CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 110 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 26 septembre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 26 septembre 2018

● (0900)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Bienvenue à nos invités.

Je suis heureuse de voir que nos membres sont prêts pour une autre longue journée aujourd'hui.

Nous accueillons aujourd'hui Sonterra Ross, chef des opérations de la Greater Victoria Harbour Authority. De l'Administration portuaire de Nanaimo, nous accueillons Ewan Moir, président-directeur général. De l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous accueillons Peter Xotta, vice-président, Planification et opérations.

Madame Ross, nous allons commencer par vous. Veuillez vous en tenir à cinq minutes pour que les membres du Comité aient suffisamment de temps pour poser des questions.

Mme Sonterra Ross (chef des opérations, Greater Victoria Harbour Authority): Merci beaucoup.

Bonjour, madame la présidente et messieurs les membres du Comité. Merci beaucoup de me permettre de m'adresser à vous aujourd'hui et bienvenue en Colombie-Britannique.

Je m'appelle Sonterra Ross. Je suis la chef des opérations de la Greater Victoria Harbour Authority. Au nom de la GVHA, j'aimerais vous féliciter pour l'étude que vous entreprenez. Elle est très importante pour l'ensemble du Canada, mais surtout ici, en Colombie-Britannique.

En tant que province côtière et point d'accès du pays vers l'Asie, nous sommes particulièrement bien placés pour vous offrir des points de vue très utiles dans le contexte de cette étude.

La Greater Victoria Harbour Authority est une société à but non lucratif qui possède et exploite des installations en eau profonde, des installations portuaires et des terrains dans le port de Victoria. Elle comprend notamment Ogden Point, le port de croisière le plus achalandé du Canada.

Au cours de la saison 2017, nous avons reçu 239 appels de navires. Cette année, nous en aurons 245, et l'an prochain, nous nous attendons à recevoir près de 300 navires. Cela représente plus de 130 millions de dollars pour l'économie locale de Victoria.

Ce n'est là qu'un exemple de l'importance du secteur du voyage et du tourisme, et plus particulièrement du secteur des croisières, pour Victoria et pour le bien-être de la Colombie-Britannique.

Toute stratégie future visant à maximiser le potentiel du réseau logistique de transport de l'Ouest canadien doit prévoir le renforcement des capacités nécessaires pour soutenir le secteur des croisières qui est en plein essor ici en Colombie-Britannique. Il faut notamment déterminer les investissements nécessaires pour que le Canada se positionne comme une destination internationale clé pour les navires de croisière.

De plus, il faut examiner les nouveaux processus et crédits qui permettront au secteur des croisières en Colombie-Britannique de poursuivre sa croissance. Une solution serait d'offrir plus de sites de prédédouanement aux États-Unis.

À la GVHA, nous avons élaboré un plan directeur pour Ogden Point et nous sommes en train de le mettre en oeuvre. Il s'agit d'une expansion qui transformera Victoria et nous permettra de générer encore plus de retombées économiques de la croissance du secteur des croisières en Colombie-Britannique.

Il est important de souligner que cette expansion majeure se fait actuellement en collaboration avec nos partenaires des Premières Nations. Nous en avons deux à Victoria, la Première nation d'Esquimalt et la Première nation des Songhees, qui ont chacune un siège au conseil d'administration. Elles sont également membres fondatrices de la Greater Victoria Harbour Authority. Le partenariat avec les Premières Nations locales a toujours été d'une importance capitale pour nous à la GVHA, et nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre ce partenariat avec elles dans le cadre de la mise en oeuvre de notre plan directeur.

Lorsque vous poursuivez vos délibérations sur les priorités de la future Stratégie canadienne sur les transports et la logistique, je vous encourage fortement à veiller à ce qu'elle tienne compte de l'importance des croisières non seulement pour l'économie de la Colombie-Britannique, mais aussi pour l'économie canadienne, ainsi que des mesures et des décisions que le gouvernement peut prendre pour que cette activité demeure rentable.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de me joindre à vous aujourd'hui. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, madame Ross.

Monsieur Xotta, allez-y.

M. Peter Xotta (vice-président, Planification et opérations, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci beaucoup de me permettre de venir témoigner.

Les administrations portuaires vous parleront toutes de l'importance des ports pour l'économie canadienne. Je vais parler brièvement de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Nous sommes évidemment responsables du port de Vancouver. Notre mandat, en vertu de la Loi maritime du Canada, est de veiller à ce que l'infrastructure portuaire soit en place pour atteindre les objectifs commerciaux du Canada, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des répercussions des activités portuaires sur les collectivités locales. Comme vous pouvez l'imaginer, ce mandat devient de plus en plus complexe à mesure que nous, comme Victoria et Nanaimo, saisissons des possibilités extraordinaires pour nos points d'accès et, par conséquent, pour l'économie canadienne.

Bien sûr, Vancouver est de loin le plus grand port du Canada. Pour ceux qui connaissent le Lower Mainland, notre administration comprend l'inlet Burrard, les terres environnantes du centre-ville de Vancouver et une grande partie du fleuve Fraser, ce qui totalise 16 000 hectares d'eau et 1 000 hectares de terre.

Il est intéressant de noter que nous interagissons également avec 16 municipalités pour faciliter le commerce et, bien sûr, nous nous trouvons sur des territoires revendiqués et établis dans plusieurs traités des Premières Nations Coast Salish.

Les ports sont importants, comme je l'ai dit. Un dollar sur trois des échanges canadiens de marchandises en dehors de l'Amérique du Nord passe par le port de Vancouver, ainsi que des volumes importants de commerce régional et nord-américain.

Il faut avoir les capacités nécessaires. Le port de Vancouver, de concert avec d'autres ports, sert de point d'accès vers l'Asie, et on s'attend à ce que le commerce avec l'Asie continue de croître, en particulier avec la Chine et l'Inde, mais les échanges commerciaux entre le Canada et de nombreux autres pays augmentent également. En 2017, le port de Vancouver a traité 142 millions de tonnes de marchandises, soit une hausse de 5 % par rapport à l'année précédente. Nous prévoyons que ce nombre atteindra 200 millions au cours de la prochaine décennie.

Comme on prévoit une croissance de 4 % par année dans le port de Vancouver seulement cette année, et même avec toutes les expansions prévues dans les terminaux de la côte ouest, il faudra augmenter les capacités dans notre secteur des conteneurs.

Beaucoup d'efforts ont été déployés pour améliorer le port et l'infrastructure environnante afin d'accroître la capacité, en grande partie, notamment grâce à diverses initiatives de financement du gouvernement fédéral. Nous lui sommes reconnaissants de nous avoir alloué du financement. Avec nos partenaires des terminaux et d'autres intervenants, le port a réinjecté la plus grande partie des profits de l'administration portuaire dans le renforcement des capacités pour le commerce du Canada.

Il y a un certain nombre d'obstacles à la croissance qui, s'ils ne sont pas résolus, entraîneront des pertes économiques pour le Canada.

D'abord et avant tout, les terres propices au commerce doivent être protégées. Nous sommes très préoccupés par la grave pénurie de terres industrielles propices au commerce dans le Lower Mainland. Vancouver a le deuxième taux de disponibilité le plus bas en Amérique du Nord. On prévoit que Vancouver risque de manquer de terres industrielles dans un avenir pas trop lointain.

Les contraintes en matière de capacités routières et ferroviaires nécessitent une attention soutenue. Depuis 2014, le port collabore avec la province, l'administration régionale des transports par l'intermédiaire de TransLink et l'industrie pour déterminer où sont les goulots d'étranglement sur les routes et les chemins de fer qui desservent le port. Grâce à ce travail, on a pu prolonger les heures d'ouverture et réduire l'impact sur les navetteurs.

Les principaux secteurs d'intérêt ont été la subdivision Cascade du Chemin de fer Canadien Pacifique, qui dessert la rive sud de l'inlet Burrard, et, plus récemment, la liaison entre New Westminster et l'inlet Burrard, qui dessert le complexe du terminal de North Vancouver et accueille également les trains du CN, de VIA, d'Amtrak et de Rocky Mountain Rail Tours.

Ensemble, nous avons présenté des demandes de financement au gouvernement fédéral, au Fonds national des corridors commerciaux, pour un certain nombre de projets qui favoriseront le commerce transpacifique croissant du Canada et qui protégeront l'habitabilité des collectivités locales. Au cours de l'été, ministre Garneau a annoncé plus de 200 millions de dollars pour ces projets. Nous avons hâte d'aller de l'avant et nous travaillons très fort pour y parvenir.

Nous nous inquiétons des répercussions que le projet de loi C-69 aura sur les investissements au Canada. En tant que nation commerçante qui aspire à plus d'échanges commerciaux, le Canada a besoin que ses ports soient prêts pour prendre en charge une augmentation de la circulation des marchandises. Bien entendu, cela exige des investissements supplémentaires; dans notre cas, il s'agit habituellement d'aménager des friches industrielles, de les rendre plus efficaces et d'intensifier leurs activités pour que nous puissions prendre en charge ces nouveaux échanges commerciaux.

Il est essentiel que les examens environnementaux des projets liés aux ports soient effectués d'une manière qui protège l'environnement, d'abord et avant tout, mais qui permette également un développement en temps opportun pour que les objectifs de croissance du commerce soient atteints. Nous nous inquiétons notamment du fait que les processus de délivrance des permis environnementaux soient de plus en plus difficiles et certainement plus complexes et coûteux, ce qui rendra le Canada moins attrayant comme lieu d'investissement. En tant que nation, nous devons trouver un moyen de protéger l'environnement et de prendre ces décisions en temps opportun.

● (0905)

La croissance continue d'exercer des pressions sur les corridors de transport de passagers et de marchandises. Nous recommandons que le Canada continue d'investir dans l'amélioration des routes et des chemins de fer. Au fur et à mesure que le nombre de passagers augmente dans la région, nous devons examiner la façon dont nous gérons notre réseau de trains de passagers et de marchandises. À l'heure actuelle, nous avons des voies ferrées communes pour le transport des marchandises et des passagers, ce qui a une incidence sur notre capacité de transport des marchandises et limite les possibilités de transport des voyageurs. En raison de la croissance de la région, il faut faire progresser ces deux éléments, sans accorder la priorité à l'une ou l'autre.

Pour ce qui est de l'efficacité des opérations, nous recommandons que le gouvernement fédéral continue d'investir dans le programme Transports 2030. Nous avons une initiative particulière appelée le projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, sur laquelle nous collaborons avec Transports Canada. Elle vise à assurer une bien plus grande visibilité du mouvement des marchandises de leur point d'origine au port, à aider à éclairer les décisions d'exploitation, à favoriser la collaboration entre les divers intervenants et, ultimement, à déterminer quand des investissements dans les infrastructures sont nécessaires pour les goulots d'étranglement.

Nous encourageons également le gouvernement fédéral à investir dans l'infrastructure portuaire et à favoriser une plus grande collaboration avec tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. L'objectif est d'avoir un point d'accès plus efficace et plus fiable, tout en réduisant les répercussions de la croissance des activités commerciales sur les résidents locaux. Comme je l'ai mentionné au début, c'est de plus en plus complexe.

Nous serons heureux de répondre à vos questions ce matin, notamment celles sur le port de Vancouver ou d'autres de nature plus générale.

Merci.

● (0910)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Moir, allez-y.

M. Ewan Moir (président-directeur général, Port de Nanaimo): Bonjour, madame la présidente. Merci beaucoup de m'avoir invité à prendre la parole ici.

Le port de Nanaimo est un port de taille moyenne, parmi les 18 administrations portuaires qui sont classées comme des administrations portuaires fédérales. Traditionnellement, c'était un port de charbon. Il est devenu un port de produits forestiers et de produits du bois, et plus récemment, il est devenu polyvalent, simplement parce que les gens n'ont plus la même perception de l'île qu'il y a de nombreuses années. Tout le monde considère l'île comme un endroit où les gens vont prendre leur retraite. Selon des statistiques récentes, la population de Nanaimo est de 90 000 habitants et l'âge moyen est aujourd'hui de 44,6 ans. L'âge moyen en Colombie-Britannique est de 44,1 ans. En 2014-2015, il y a eu une augmentation de 27 % de la construction de logements à Nanaimo. C'est un exemple de ce qui se passe dans le district régional de Nanaimo et à Vancouver.

L'un des principaux facteurs est le coût de la vie dans le Lower Mainland et, comme Peter l'a dit, la disponibilité des terres industrielles dans le Lower Mainland. Il y a beaucoup de terres industrielles disponibles sur l'île, car il s'agit de 32 000 kilomètres carrés. Le coût de location des terres et le coût d'achat des terres représentent environ un dixième du coût ici, dans le Lower Mainland.

Un des exemples de projet de diversification que nous avons récemment mis en branle est le centre de traitement des véhicules, qui est en construction à Nanaimo. Il s'agit de faire venir des voitures d'Europe, qui vont être converties ou transformées en voitures canadiennes; tous les logiciels sont mis à jour, et tous les autocollants sont apposés en anglais et en français, etc. Tout se fait dans un centre de traitement des véhicules. Ces voitures européennes seront ensuite expédiées de l'île au Lower Mainland, puis dans les provinces de l'Ouest. Le facteur déterminant était la disponibilité des terres industrielles à proximité de l'eau, à un taux acceptable en dollars par pied carré. C'est ce qui a motivé ce projet.

Nous envisageons Duke Point, notre terminal à conteneurs et notre zone industrielle lourde, où nous transportons des produits de l'île de Vancouver vers le Lower Mainland pour l'expédition à l'étranger. Une grande partie de la fabrication commence à se faire sur l'île de Vancouver. Il y a très peu de bateaux qui partent directement de l'île de Vancouver vers le reste du monde. Il faut venir à Vancouver, puis il faut changer de navire à Vancouver. Ensuite, les marchandises sont expédiées ailleurs dans le monde. Certains fabricants m'ont dit que le coût du transport de l'île à Vancouver est le même que celui du transport de Vancouver à la Chine. C'est simplement en raison du nombre de fois que l'on manipule le produit, ce qui vient évidemment s'ajouter au coût du transport dans la mer des Salish.

Nous devons nous pencher sur cette question dans l'avenir. Nous sommes à 27 milles marins de Vancouver. Ce matin, il m'a fallu 20 minutes pour voler en hélicoptère de Nanaimo au centre-ville de Vancouver, et j'aurais probablement pu arriver ici avant quelqu'un qui venait de Surrey. C'est beaucoup plus rapide pour moi de venir de l'île.

J'ai mentionné à Robin, le patron de Peter, que nous sommes un complément du port de Vancouver en raison de notre proximité avec le Lower Mainland, de la disponibilité des travailleurs qualifiés et de la disponibilité de terres industrielles.

Mon dernier point est le suivant. Il y a 800 000 personnes qui vivent sur l'île de Vancouver aujourd'hui, et ce nombre devrait augmenter à 1,5 million. Je ne pense pas qu'il s'agit de savoir s'il y aura un tremblement de terre, mais plutôt de savoir quand il y aura un tremblement de terre. Nous n'avons pas d'entrepôts sur l'île. Il y a deux entreprises qui ont des entrepôts: Sobeys et Quality Foods, une à Victoria et une à Qualicum Beach. Nous vivons dans une économie juste à temps. On estime qu'il n'y aurait plus de carburant, de nourriture — même de bière et de vin — sur l'île en une semaine si nous étions coupés du Lower Mainland.

Notre population augmente. Nous avons des débouchés extraordinaires pour accroître les échanges commerciaux du Canada, mais nous sommes sur le fil du rasoir s'il y avait une grave catastrophe nationale. Si vous regardez la carte de l'île de Vancouver, vous verrez qu'une route va du nord au sud — presque d'est en ouest — de Victoria à Port Hardy. Elle passe à Malahat. Vous avez probablement entendu parler des gens de Malahat qui ont été isolés en raison d'accidents de la route, etc. Vous bloquez cette route pendant une longue période, et il n'y a plus d'accès au nord de l'île.

● (0915)

Au port de Nanaimo, une partie de notre vision consiste à établir plus de liens avec le Lower Mainland, non seulement pour le commerce, mais aussi pour l'avenir, en cas d'urgence.

Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Liepert, pendant cinq minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Bonjour à tous et merci d'être ici. Je suis heureux d'être à Vancouver.

J'ai un certain nombre de questions, alors je vous serais reconnaissant de répondre rapidement. Je pense que vous pourrez répondre très brièvement à certaines d'entre elles.

Mon collègue et moi sommes tous les deux de l'Alberta, alors je pense que vous devinerez que nous aurons sans doute des questions au sujet du pipeline et d'autres dossiers du genre.

Je souhaite poser la question suivante à chacun d'entre vous. Le transport de pétrole par pétrolier vous préoccupe-t-il?

Je vais commencer par vous, Sonterra; répondez rapidement.

Mme Sonterra Ross: Ma réponse est oui, davantage en ce qui concerne les conséquences sur l'environnement près des rives. Cependant, nous estimons qu'il s'agit d'un service essentiel. Le pipeline permet de retirer le pétrole des routes et de le transporter sur les voies navigables, qui sont considérées comme des autoroutes. Nous avons nos inquiétudes, mais nous appuyons le projet.

M. Ron Liepert: Merci.

Peter, allez-y.

M. Peter Xotta: L'administration portuaire évalue la nature de chaque produit pour s'assurer que nous respectons nos obligations quant à la sécurité de nos activités. Dans le cas du projet de pipeline et en ce qui concerne le volume, nous avons fait cette évaluation et nous sommes convaincus qu'il peut être géré correctement.

M. Ron Liepert: Merci.

Ewan, allez-y.

M. Ewan Moir: Non, je n'ai pas d'inquiétude, à condition que ce soit fait correctement. Pour répéter ce qui a été dit plus tôt, je pense que le transport de marchandises comme les produits chimiques et le pétrole est beaucoup plus sûr sur l'eau que sur les voies ferrées.

M. Ron Liepert: Ewan, je vous inviterais à discuter avec votre député, qui a une opinion assez différente de la vôtre.

Dans le même ordre d'idées, je suppose que je mets maintenant mon chapeau de député, mais je me souviens que, lorsque j'habitais dans les Prairies, les agriculteurs s'inquiétaient de ne pas pouvoir acheminer leurs produits jusqu'au marché. Pourtant, il y avait des dizaines de navires en mer qui attendaient d'être chargés, et il semblait qu'il y avait toujours un conflit de travail ou quelque chose du genre dans le port de Vancouver. Je n'ai pas entendu de préoccupations de ce genre au cours des 10 dernières années. Quelle est la situation au port de Vancouver? Avez-vous réussi à régler ce problème?

M. Peter Xotta: Il est certain que les divers intervenants sont préoccupés par l'image de marque collective que le Canada présente. En ce qui concerne ce mouvement, il y a eu un certain nombre d'initiatives. Je crois que c'est en 2014 que le transport du grain a été difficile pour la dernière fois.

Le projet de visibilité dont j'ai parlé dans mon exposé est une initiative que j'appellerai une coentreprise entre Transports Canada, le CN et le CP, et l'administration portuaire conformément à un protocole d'entente. L'objectif n'est pas seulement d'avoir une meilleure idée des défis antérieurs de la chaîne d'approvisionnement, mais aussi, espérons-le, d'être en mesure de mieux prévoir quand nous aurons la capacité ou nous heurterons à d'autres contraintes.

Il arrive parfois que des ententes de travail soient conclues entre diverses parties essentielles, mais je suis heureux de le dire, et je suis d'accord avec vous, qu'il ne s'agit pas d'un thème central ou d'une préoccupation exprimée par les clients étrangers à qui je parle régulièrement.

M. Ron Liepert: Il me semble que les compagnies de chemins de fer nous disent plus souvent qu'elles s'inquiètent — et elles nous en parleront plus tard — davantage de l'acheminement des wagons à Vancouver que du fait que des wagons chargés attendent des navires à Vancouver.

Je vais revenir un instant à la question du pétrole. Que devriez-vous faire pour accommoder les gros pétroliers dans le port de Vancouver? Il y a quelque temps, j'ai eu l'occasion de visiter le port de Vancouver. J'ai été ministre de l'Énergie de l'Alberta pendant quelques années, et à ce moment-là, on parlait de travaux de dragage supplémentaires.

Est-ce que ce genre de travaux de construction devront être effectués ou est-ce qu'on est prêt à accueillir les types de pétroliers dont on aurait besoin?

● (0920)

M. Peter Xotta: On est prêt à accueillir le genre de pétroliers qui serait nécessaire. Le type de transport qui est envisagé entre le terminal et les eaux libres est le type de transport le plus rigoureusement contrôlé sur le territoire du port. Ces procédures ont été établies en étroite collaboration avec les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique, l'Administration de pilotage du Pacifique, la Garde côtière et d'autres organismes. Il y a donc une procédure en place, et je suis convaincu que le projet peut se faire en toute sécurité.

M. Ron Liepert: Je vais laisser mon collègue poser une question.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Il me reste une minute. J'aimerais obtenir rapidement quelques précisions.

Lequel de vos ports aurait été responsable du projet Énergie Est, lequel ne va plus de l'avant?

M. Peter Xotta: Ce n'est pas Énergie Est. C'est Northern Gateway.

M. Matt Jeneroux: Pardon, c'est Northern Gateway, oui.

M. Peter Xotta: Aucun des ports ici n'aurait été responsable.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Monsieur Xotta, vous avez parlé du projet de loi C-69 et vous avez exprimé certaines préoccupations à ce sujet. Je reviendrai là-dessus au cours de ma deuxième série de questions, mais si vous avez le temps d'expliquer certaines de vos préoccupations, je pense que ce serait utile pour le Comité.

M. Peter Xotta: L'étude à laquelle nous participons aujourd'hui porte plus particulièrement sur un projet d'augmentation des capacités relatives aux conteneurs. Le prolongement du délai semble évidemment coûteux. Il se répercute sur l'adhésion des partenaires commerciaux, comme la date à laquelle l'installation pourrait être construite et opérationnelle est incertaine.

Nous exprimons nos préoccupations à l'échelle locale, mais nous pensons qu'il faudrait en tenir compte à l'échelle nationale. Quel message envoie-t-on essentiellement aux investisseurs étrangers de grands projets d'infrastructure? Notre exemple est un terminal à conteneurs, mais je suis sûr qu'il y en a d'autres.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici.

Comme mon collègue, M. Liepert, j'aimerais obtenir des réponses brèves, même si je sais qu'il s'agit de questions assez complexes.

Peter, de façon générale, dans quelle mesure croyez-vous que les éléments complémentaires du corridor commercial — c'est-à-dire les routes et les chemins de fer — peuvent suivre le rythme de vos projections de croissance?

M. Peter Xotta: Je vais essayer d'être bref.

Ce dont je suis convaincu, c'est que les programmes d'infrastructure que nous avons mis en place et pour lesquels nous avons reçu du financement fédéral portent sur les éléments les plus critiques et les plus urgents du point d'accès afin de nous adapter à la croissance que nous prévoyons.

Évidemment, nous espérons que les demandes de financement futures seront appuyées au-delà de 2030. Notre modélisation a été faite jusqu'en 2030, et nous croyons que les projets qui sont financés nous permettront de répondre à cette croissance, si les choses se déroulent comme prévu.

M. Ken Hardie: Votre collègue de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton, a laissé entendre hier que le transport de conteneurs augmentera à peu près deux fois plus vite que le PIB. Voyez-vous les choses de la même façon?

M. Peter Xotta: Bien sûr, la croissance dans les divers corridors commerciaux est différente. À Vancouver, nous prévoyons une croissance d'environ 4 à 5 %, ce qui correspond à ce que nous avons eu au cours de la dernière décennie. C'est ce qui semble vouloir se produire. Si ce n'est pas le cas, notre croissance est généralement légèrement supérieure aux prévisions que j'ai présentées, mais c'est la trajectoire observée.

M. Ken Hardie: Est-ce que la décision d'aller dans tel ou tel port — Vancouver, Nanaimo, Prince Rupert, peut-être même Squamish — est laissée aux forces du marché, ou avez-vous l'impression qu'il y a un plan directeur ou quelqu'un qui examine vraiment l'ensemble de la situation pour voir où le potentiel de croissance est le meilleur dans les faits?

M. Peter Xotta: C'est surtout laissé dans les mains du secteur privé. De toute évidence, les sociétés de transport maritime, dans le cas des conteneurs, essaient d'accéder à divers marchés concurrentiels au moyen de diverses stratégies. Dans le cas du fret d'exportation, cela dépend peut-être davantage de l'endroit où se trouve la région productrice, ou l'installation de production dans le cas d'une mine. Toutefois, il s'agit principalement d'une chaîne d'approvisionnement privée.

M. Ken Hardie: Quand on regarde les contraintes dans la région métropolitaine de Vancouver — les montagnes, l'eau, les terres agricoles, les réserves, la frontière américaine —, ne pensez-vous pas qu'il y a un point où la loi des rendements en baisse entre vraiment en jeu? Par exemple, pour avoir ce genre de capacité ferroviaire au port dans le centre-ville, il faudra d'énormes investissements en capital, comparativement à des investissements plus modestes dans un endroit qui peut commencer à accepter ce genre de pression sur le réseau.

● (0925)

M. Peter Xotta: Du point de vue du port, nous avons fait une bonne partie de ce calcul. Je dirais que, dans la mesure où il y a des possibilités dont pourraient profiter des expéditeurs ou des compagnies maritimes dans d'autres ports, ils le feront. Ce que nous entendons, c'est qu'il y a encore une demande considérable pour ce point d'accès en raison des diverses caractéristiques et possibilités là-bas, et c'est pourquoi nous continuons d'insister pour l'infrastructure.

M. Ken Hardie: J'ai une dernière question.

Hier, dans la région de Niagara, on nous a dit qu'il y avait beaucoup de cloisonnement. Nous avons entendu dire que les responsables du port ou du canal Welland ne parlaient pas aux responsables du réseau routier. Ils ne parlaient pas au secteur industriel. Ils ne parlaient pas aux planificateurs régionaux, etc. Tout le monde travaille en vase clos.

Dans quelle mesure le port participe-t-il à la planification conjointe du corridor commercial avec le réseau routier et le réseau ferroviaire ici, dans le Grand Vancouver?

M. Peter Xotta: Je vais essayer d'être bref.

Je dirais que la raison pour laquelle nous avons obtenu autant de succès dans l'obtention du financement fédéral est le soutien réel apporté par les collectivités, les administrations régionales de transport comme TransLink et le ministère des Transports de la Colombie-Britannique, et un large éventail d'utilisateurs des ports. Ils défendent tous ces projets d'infrastructure. Nous sommes conscients que la complexité du Lower Mainland nécessite un degré élevé de collaboration. Nous le comprenons et nous pensons que le succès que nous avons est le résultat de cette prise de conscience.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Ken Hardie: Très bien.

J'aimerais revenir à une réponse que vous avez donnée au sujet de votre confiance à l'égard de la capacité ou de l'aptitude des chemins de fer et du réseau routier à s'adapter à la croissance que vous prévoyez: de grands navires, plus de conteneurs, le chargement et le déchargement de ces conteneurs, etc. Ne pensez-vous pas que dans un avenir prévisible, vous allez heurter un mur sur le plan des capacités techniques de ces chemins de fer pour ce qui est de transporter le vrac et les conteneurs à destination et en provenance du port, surtout dans l'inlet Burrard? Vous allez tout simplement atteindre la limite, et les améliorations nécessaires pour suivre votre rythme seront très coûteuses.

M. Peter Xotta: Encore une fois, je vais parler des investissements fédéraux dans les infrastructures. Ces demandes ont été présentées avec les deux partenaires ferroviaires — selon le projet — et les divers chemins de fer ont engagé d'importants capitaux pour appuyer ces projets.

Nous sommes saisis de la question. Il ne fait aucun doute que le Canada connaît du succès à l'échelle internationale, Vancouver étant peut-être utilisée de façon disproportionnée comme principale chaîne d'approvisionnement pour saisir cette occasion.

Nous avons du pain sur la planche. Je ne crains pas que l'on ne puisse pas répondre aux besoins dans un avenir prévisible. À part cela, il faut une analyse plus approfondie.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je vous souhaite la bienvenue à la portion francophone de cet échange.

Vous êtes déjà très bons à donner des réponses concises. Je vous invite à poursuivre dans le même sens.

J'ai une collègue, Sheila Malcolmson, qui fait un travail absolument colossal à la Chambre des communes sur la question des navires abandonnés. C'est une question beaucoup moins connue dans l'Est du pays, où il n'y a qu'un tel navire, le *Kathryn Spirit*.

Je perçois bien tous les problèmes environnementaux que cette question peut soulever. Ce que j'aimerais de savoir de vous, c'est si cela représente un problème sur le plan économique pour votre travail ou pour le commerce portuaire.

[*Traduction*]

M. Ewan Moir: À Nanaimo, nous avons souvent affaire à des bateaux abandonnés, mais il s'agit plutôt d'embarcations de plaisance. Pour chacun, il nous en coûte probablement entre 5 000 $ et 10 000 $ pour franchir toutes les étapes du processus d'élimination du navire.

Comme Sheila l'a dit, le problème vient en partie de l'absence de transfert des enregistrements lorsque les gens vendent des bateaux. Ils sont tout simplement laissés là. Lorsqu'ils sont laissés là, ils deviennent un problème environnemental et nous avons la responsabilité de nous en débarrasser.

● (0930)

M. Peter Xotta: Sans vouloir répéter ce qu'a dit Ewan, je dirais que nous avons réellement des difficultés avec l'environnement existant qui a été créé, et nous sommes aux prises avec la question de l'enregistrement.

Nous travaillons en étroite collaboration avec plusieurs municipalités, souvent sur ce que nous appelons les « navires d'intérêt » — il peut s'agir ou non d'épaves — pour repérer les navires et les propriétaires et prendre les mesures appropriées pour tenir responsables ceux qui les exploitent. C'est un défi pour les villes.

Je dirais que le fait d'avoir une administration portuaire au sein de la collectivité est en fait un avantage à cet égard, parce que vous avez quelqu'un qui est sur l'eau et qui travaille avec la municipalité. Pour les collectivités à l'extérieur des administrations portuaires, c'est un défi beaucoup plus compliqué. Nous y travaillons.

Mme Sonterra Ross: À Victoria, la GVHA n'a pas de pouvoirs sur l'eau, mais nous travaillons avec la région dans le dossier des navires abandonnés. Comme à Nanaimo, nous nous occupons davantage des embarcations de plaisance.

Nous travaillons en étroite collaboration avec Transports Canada pour voir s'il est possible que le port de Victoria ait plus de possibilités pour l'application de la loi. Nous mettons également en place des politiques et des règlements pour nous assurer que les navires qui arrivent à Victoria sont en bon état, et nous essayons de réduire le risque que des navires soient abandonnés à quai ou en eaux libres.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je poursuis avec vous, monsieur Xotta. Vous me corrigerez si je fais erreur. Dans vos propos préliminaires, vous sembliez émettre une crainte quant à la difficulté de concilier le développement économique du Port de Vancouver et les exigences environnementales de plus en plus lourdes ou difficiles à respecter.

Je voudrais que vous commentiez un peu plus avant à ce sujet.

[*Traduction*]

M. Peter Xotta: Le port de Vancouver a une structure en place depuis près de 30 ans, qui permet à ses locataires d'examiner les projets. Ces projets suscitent de plus en plus de préoccupations et une grande attention, probablement à juste titre, compte tenu des intérêts divergents qui entrent en jeu.

Nous sommes particulièrement préoccupés, non pas par l'augmentation des normes ou la conformité de nos locataires, mais par les délais exceptionnellement longs pour la prise de décisions définitives en matière d'investissement. Ces investissements, comme je l'ai mentionné en ce qui concerne le secteur des conteneurs, entraîneront probablement un déficit en ce qui a trait aux capacités liées aux conteneurs au cours de la prochaine décennie, et nous nous en inquiétons, car cette situation touche directement notre mandat principal, qui est de fournir les capacités commerciales pour le développement de l'économie canadienne.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Ce problème s'est posé au Québec quand on a parlé du pipeline Énergie Est. Le terminal allait arriver dans une pouponnière de bélugas. Dans l'Ouest, vous avez peut-être un problème similaire avec les orques.

J'aimerais vous entendre à ce sujet. Les administrations portuaires ont-elles mené une étude pour voir quel était le problème lié à ces espèces en péril? Si oui, quelles sont les conclusions du rapport qui en a découlé et quelles sont les mesures à mettre en place?

[*Traduction*]

M. Peter Xotta: Absolument. Sur toutes les côtes du Canada, une grande attention est portée aux espèces et aux répercussions sur les espèces, en particulier à celles qui sont en voie de disparition.

Dans le cas du port, comme je l'ai déjà mentionné, nous mettons de l'avant un projet de terminal à conteneurs à Roberts Bank. Il y a la population d'épaulards résidents du Sud là-bas. Le port analyse cet écosystème depuis près d'une décennie — je dirais qu'il s'agit probablement de l'écosystème le plus étudié au Canada —, du moins dans le secteur de l'empreinte géographique du terminal.

De plus, nous effectuons des essais de surveillance du bruit en partenariat avec l'industrie afin d'examiner l'incidence de la circulation maritime sur la population d'épaulards résidents.

En fin de compte, nous croyons que ce projet peut aller de l'avant sans qu'il n'y ait d'incidence négative sur cette population. C'est ce que nous suggérons dans notre mémoire à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Cela ne veut pas dire, encore une fois, qu'il est facile de maintenir la position du Canada sur le plan commercial. Nous sommes très préoccupés par l'échéancier de ces processus.

● (0935)

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin. Votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour. Je vous remercie d'être ici ce matin.

Mes questions ne ciblent pas un seul port, au contraire. J'inviterais les témoins à nous donner une courte réponse, afin que nous puissions avoir une meilleure compréhension des similarités et des différences entre chacun de leurs ports.

Mes collègues du Comité auront compris que je suis particulièrement intéressé par le port de demain ou le port intelligent. Je trouve fascinant de voir que les nouvelles technologies intégrées aux moyens de transport peuvent faciliter nos échanges commerciaux.

Quelle est la situation actuelle de vos ports respectifs en fait d'infrastructure traditionnelle, mais aussi en fait d'infrastructure intelligente?

[*Traduction*]

Mme Sonterra Ross: Je peux commencer.

Le plan directeur que nous avons adopté est une excellente occasion pour nous d'examiner ces possibilités. Nous sommes différents de Vancouver et de Nanaimo en ce sens que nous sommes surtout un port de croisière. En 2019, nous prévoyons accueillir plus de 700 000 passagers et membres d'équipage. Nous envisageons de déplacer près d'un million de personnes de notre terminal dans un quartier adjacent.

Une partie de notre défi en matière d'infrastructure consiste à essayer de déplacer les gens. Dans le cadre de notre plan directeur, nous examinons diverses technologies, qu'elles soient écologiques ou fondées sur l'information, pour aider à déplacer plus efficacement le nombre de personnes que nous déplaçons.

M. Peter Xotta: Peut-être que je peux intervenir.

Voici le portrait que j'en brosserais. Au Canada, quand votre navire arrive au port de Vancouver, il passe sous le pont Lions Gate. Si vous entrez dans l'inlet Burrard, du côté gauche, il y a un tas de soufre et de charbon. À droite, il y a le parc Stanley, une série de condominiums et la Canada Place. Nous avons fait un travail exceptionnel dans ce pays, et surtout à Vancouver, en équilibrant nos activités commerciales et industrielles et en préservant la côte pour tous les autres utilisateurs, y compris les résidents d'ici.

Ce qui signifie qu'il faut se concentrer de plus en plus sur la collaboration dont a parlé un autre membre du Comité, mais il faut aussi investir dans l'innovation et s'assurer que nous investissons rapidement dans l'infrastructure grâce à des programmes de surveillance. J'ai parlé du programme de visibilité auquel le port participe. Au bout du compte, il nous permet d'avoir l'assurance que nous utilisons les corridors qui sont réservés pour le commerce le plus efficacement possible. Il nous indiquera également quand nous aurons épuisé ce débouché et quand nous aurons besoin d'investir des capitaux ou de faire autre chose. Enfin, il nous aide à montrer toutes les mesures que nous prenons à ces électeurs locaux, qu'ils soient préoccupés par les répercussions sur les navetteurs ou autres ou par les répercussions sur l'environnement.

Au port, de concert avec divers organismes, dont Transports Canada, nous investissons dans la technologie, comme je l'ai déjà dit, et le CN et le CP sont fortement en faveur de cette technologie. Nous croyons que c'est la voie à suivre, c'est-à-dire être en mesure de prouver, dans le contexte canadien, que nous sommes résolument tournés vers l'avenir tout en montrant que nous sommes sensibles aux enjeux qui sont pertinents pour la préservation de Vancouver.

M. Angelo Iacono: Merci.

M. Ewan Moir: Au port de Nanaimo, nous avons la chance — ou la malchance — de connaître des changements. Nous retirons la dernière scierie de notre quai d'assemblage de Nanaimo. Il s'agit essentiellement de 37 acres de terrain plat avec Helijet d'un côté et notre bureau principal de l'autre. C'est là que nous construisons le centre de traitement des véhicules.

Pour répondre directement à votre question au sujet du « port de demain », nous sommes dans une position avantageuse pour commencer à utiliser la technologie alors que nous construisons de nouvelles infrastructures dans notre secteur industriel lourd à Duke Point et dans notre secteur industriel léger du quai d'assemblage de Nanaimo. Je crois que c'est la seule voie que nous devrions emprunter en tant que ports, en commençant à utiliser la technologie.

Je donnerais un exemple classique, celui d'Amazon. Personne n'aurait pensé, il y a 10 ans, qu'on puisse se faire livrer quelque chose le lendemain à partir de Montréal si on fait la commande à 9 heures le matin. Amazon peut le faire. Il s'agit d'utiliser la technologie pour vous livrer des marchandises très rapidement, jusqu'à votre porte. Maintenant, ils parlent de mettre les colis à l'arrière de votre voiture, parce qu'ils peuvent déverrouiller électroniquement votre voiture et y laisser le colis.

Les ports en sont à un stade très avancé de la technologie des chaînes de blocs. Le port de Halifax collabore avec Maersk à cet égard. Quant à savoir comment la technologie des chaînes de blocs s'intégrerait et fonctionnerait dans nos ports, et si nous ferions partie de la technologie des chaînes de blocs en tant que port, c'est une question à laquelle il faut répondre, mais nous devons nous orienter vers l'utilisation de la technologie pour acheminer les marchandises vers les marchés. « Commercialiser » ne veut pas dire à destination de Nanaimo ou de Vancouver, mais bien directement à la porte du client. Il s'agit d'interconnecter tous les modes de transport et de les relier très efficacement.

Pour ce faire, il faut comprendre ce qui nous attend bien à l'avance, et il faut pouvoir transférer l'information par voie électronique aux personnes concernées afin de prendre les bonnes décisions avant que le produit arrive au port. C'est ce que nous envisageons. Nous en apprenons davantage à ce sujet et nous utilisons le projet de voiture comme point de départ.

● (0940)

M. Angelo Iacono: Merci.

Rapidement, y a-t-il une certaine collaboration entre les ports en ce qui concerne le renseignement sur les ports?

M. Ewan Moir: Oui, il y en a une. Nous avons une association de 18 autorités portuaires. Il s'agit de l'AAPC, l'Association des administrations portuaires canadiennes. La technologie de la chaîne des blocs est l'une des choses dont nous discutons collectivement. Nous essayons de comprendre où elle pourrait être intégrée. En tant qu'association, on s'assoit et on traite les sujets qui sont communs...

M. Angelo Iacono: Pardon. Vous avez parlé de l'association, mais je parle aussi des ports.

M. Ewan Moir: Oh, voulez-vous dire directement avec les ports?

M. Angelo Iacono: Oui.

M. Ewan Moir: Nous avons une table ronde où les 18 PDG se rencontrent. Ce que nous voulons examiner collectivement ferait partie des discussions.

Ici, sur la côte ouest, le port de Vancouver et moi-même allons nous rencontrer pour discuter de tous les sujets, de la technologie jusqu'aux produits, en passant par les chemins de fer et ainsi de suite. Il y a donc une discussion commune; on pense déjà à collaborer.

M. Angelo Iacono: Avez-vous eu une discussion commune sur...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Iacono. Pouvez-vous conserver votre question; nous verrons si nous pouvons faire un autre tour?

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci madame la présidente.

Bonjour et bienvenue.

Je m'appelle Vance Badawey et je viens de la région de Niagara. J'aimerais profiter de l'occasion pour dire, en guise d'introduction à mes observations et à mes questions, que cette séance ne porte pas sur moi. Il ne s'agit pas de mes intérêts personnels. Il ne s'agit pas des intérêts de ma circonscription à Niagara. Ce n'est pas une question d'intérêts politiques. C'est simplement une question d'affaires. C'est une question de rendement. Il s'agit de vos intérêts, de votre partenariat avec le gouvernement fédéral et de votre partenariat avec les gens avec qui vous travaillez quotidiennement, vos collègues. Par conséquent, la direction que nous essayons de prendre ici vise à renforcer notre bilan commercial mondial en améliorant notre logistique et notre système de transport de distribution à l'échelle locale, ici en Colombie-Britannique, mais aussi, sinon de façon plus importante, à l'échelle nationale et internationale. Je vais baser mes questions là-dessus.

Lorsque nous prenons votre région et le corridor commercial ici — qui, soit dit en passant, fonctionne très bien —, nous comprenons qu'il peut donner de meilleurs résultats, d'où la raison pour laquelle nous sommes ici.

Ma première question fait suite à un commentaire que M. Moir a fait plus tôt au sujet de l'intégration et de la possibilité d'intégrer réellement notre logistique et notre système de distribution à l'échelle locale, nationale et internationale. La traçabilité est un gros problème.

Dans ce contexte, quelle orientation ou quels mécanismes ou méthodes mettez-vous en place non seulement pour répondre aux exigences de vos plans d'affaires individuels, mais aussi pour les rendre plus dynamiques et les améliorer, et augmenter les capacités? Que faites-vous ensemble?

Monsieur Moir, dans vos observations, vous avez parlé de collaboration et d'intégration et, par conséquent, de rendement supérieur pour tout le monde, alors que faites-vous ensemble?

Ensuite, que pouvez-vous faire — et en tant que gouvernement fédéral, que pouvons-nous tous faire pour vous aider — pour aller dans cette direction, non seulement avec un plan d'affaires de cinq ou dix ans, mais aussi avec un plan d'affaires de 30 à 50 ans?

M. Ewan Moir: Il existe deux types de communications. Par exemple, à Nanaimo, nous travaillons avec DP World, qui exploite notre terminal à conteneurs qui relie Vancouver et son installation à Centerm. DP World est présente sur la côte est et sur la côte ouest. Ils connaissent très bien la circulation des produits à l'échelle mondiale et au Canada. En travaillant avec DP World — comme ils sont également présents à Prince Rupert et dans le port de Vancouver –, nous avons le point de vue des promoteurs, et ensuite nous avons les ports qui communiquent ensemble. Nous établissons des liens entre les ports par la communication, mais aussi par les promoteurs qui transportent les marchandises.

C'est un aspect très important des affaires de demain également, le fait que nous ne sommes pas indépendants de nos promoteurs. Nous devons travailler en étroite collaboration avec nos promoteurs et communiquer l'information à tous, parce que nous ne sommes pas en concurrence les uns avec les autres. Nous sommes censés travailler pour le bien de nos collectivités, du Canada et de la Colombie-Britannique, et c'est ce qui se produit.

C'est la façon dont nous travaillons, et je crois comprendre que c'est aussi la façon dont nous travaillons avec le port de Vancouver.

● (0945)

M. Peter Xotta: Nous devons certainement nous pencher sur les nouveaux enjeux dans les autres points d'accès. Pour répondre à la question précédente, le port participe très activement à des discussions avec Los Angeles et Long Beach, parce que, de cette façon, nous pouvons prévoir ce qui pourrait se passer dans notre port, dans le secteur des conteneurs; avec Rotterdam en particulier, parce qu'ils ont des systèmes d'exploitation portuaire qui assurent la surveillance du trafic maritime qui revêt de l'importance pour nous et qui pourrait nous intéresser dans l'avenir; et, bien sûr, avec des ports locaux comme Seattle, Tacoma, Nanaimo et Prince Rupert, avec lesquels nous discutons régulièrement.

En ce qui a trait à ce qu'on devrait faire, je l'ai mentionné à plusieurs reprises et je m'excuse de me répéter: la technologie est la clé. C'est en basant les conversations sur les données que nous pourrons trouver une solution canadienne pour notre chaîne d'approvisionnement. Le simple fait d'imiter ce que font d'autres ports ailleurs dans le monde dans d'autres contextes de politique ou de fret ne donnera probablement pas les résultats dont nous avons besoin. Une solution canadienne éclairée par l'information sur nos capacités et notre chaîne d'approvisionnement nous aidera à avoir les bonnes conversations.

Mme Sonterra Ross: Du point de vue des croisières, nous avons une excellente possibilité à saisir en ce moment. Pour Victoria, la plupart de nos navires sont rapatriés à partir de Seattle, alors nous travaillons en étroite collaboration avec Seattle. De plus, à Vancouver, la capacité est probablement notre plus grand défi en ce qui concerne les futures croisières.

Avec l'ouverture des marchés asiatiques, il y a beaucoup de débouchés à saisir et à partager dans tous les ports de la Colombie-Britannique. Je sais que notre PDG, en participant à certaines conférences, a l'occasion de discuter avec de nombreux responsables de ports et ainsi veille à ce que nous travaillions tous ensemble et pour déterminer les endroits les mieux adaptés pour accueillir les navires selon leur taille et la circulation des personnes en vue de mettre en valeur la Colombie-Britannique et le Canada dans son ensemble.

M. Vance Badawey: Merci.

C'est formidable que vous le fassiez ici, à l'échelle locale. Comment pouvons-nous le faire à l'échelle nationale?

Monsieur Xotta, vous avez dit que vous collaboriez avec d'autres points d'accès à l'échelle nationale, pour le marché national, mais aussi à l'échelle internationale, comme vous l'avez mentionné, Rotterdam. Je vais vous parler à la fois de l'industrie du transport et de l'industrie des navires de croisière. Non seulement nous essayons de faire venir des gens dans cette région du pays, mais nous essayons aussi de les faire venir au pays. Comment pouvons-nous travailler ensemble pour y arriver, en commençant par l'ouest et en allant vers l'est?

C'est le principe auquel je souhaite arriver. Oui, nous avons des actifs ici à l'échelle locale en Colombie-Britannique. Comment pouvons-nous utiliser ces actifs pour attirer une plus grande part du marché national et, bien sûr, du marché international?

Comment allons-nous faire dans l'avenir? Nous en avons également parlé à Niagara. Comment intégrer et regrouper notre système de logistique de distribution, ainsi que notre tourisme et, dans votre cas, l'industrie des croisières?

La présidente: Pourriez-vous répondre brièvement, s'il vous plaît?

Mme Sonterra Ross: L'un des principaux objectifs que nous avons dans le secteur du tourisme est de collaborer avec Destination Canada, alors nous améliorons le tourisme avec nos partenaires de Destination Canada en vue de vraiment faire ressortir les besoins de tous les ports et d'infrastructure, et ce, partout au pays. C'est la tribune que nous utilisons.

M. Peter Xotta: Je vais aller un peu plus loin en restant bref.

Ce qui s'est passé dans le cadre de l'Initiative fédérale des corridors commerciaux est incroyablement puissant. Être prêt à faciliter l'analyse et laisser la porte ouverte aux demandes d'infrastructure potentielles est en fait le rôle principal et le plus utile que le gouvernement du Canada peut jouer.

Nous nous aventurons souvent sur des voies inconnues et il est possible de faire des analyses, mais à un échelon supérieur, ce leadership est très précieux. Il sert de catalyseur pour rassembler les gens. Il permet de révéler la vérité, du moins la vérité la plus juste possible, dans un dossier donné. Il faut espérer que les projets seront fondés sur le mérite.

La présidente: Merci beaucoup.

Je dois donner la parole à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Est-ce que vous devez ou vous voulez?

La présidente: Pardon. Je le souhaite manifestement.

M. Matt Jeneroux: C'est un plaisir de recevoir tout le monde, même la présidente.

J'aimerais revenir sur certaines des questions dont j'ai parlé brièvement tout à l'heure au sujet du projet de loi C-69, et peut-être donner à M. Moir et à Mme Ross l'occasion d'intervenir.

Pourriez-vous nous donner des exemples concrets des répercussions du projet de loi C-69, qui n'est pas encore officiel, pour votre industrie, ainsi que pour la capacité concurrentielle?

Nous allons d'abord revenir à M. Xotta, puis nous irons de l'autre côté de la table.

● (0950)

M. Peter Xotta: Je vais probablement répéter ce que j'ai déjà dit. Le changement possible comporte deux volets. Comme je l'ai mentionné, il est possible que le processus d'examen des demandes de permis soit exceptionnellement long et coûteux, de sorte que des projets ne seront peut-être pas présentés.

Le deuxième élément concerne le rôle des administrations portuaires partout au Canada et l'approbation des projets qui relèvent de leur compétence. Il s'agit d'un avantage stratégique pour le Canada, qui peut agir comme catalyseur et réunir les diverses analyses afin de prendre une décision sur un projet en particulier. Dans l'ensemble, je crois que les ports du Canada ont à coeur cette responsabilité et qu'ils ont fait un excellent travail pour ce qui est d'examiner les projets qui relèvent de leur compétence. Il est important de prendre ces projets et de continuer à donner ce rôle aux autorités. De façon générale, les exigences concernant la nature et la taille des projets qui relèvent de l'administration portuaire devraient être maintenues, à notre avis.

M. Matt Jeneroux: Êtes-vous en train de dire que les gens verraient le Canada d'un moins bon oeil et cet avantage stratégique dont vous avez parlé...

M. Peter Xotta: C'est ce qui nous inquiète.

M. Matt Jeneroux: Vous craignez qu'il y ait moins de navires...

M. Peter Xotta: En termes simples, si le seuil pour les projets soumis à un organisme central d'examen est exceptionnellement bas, cela aura un effet dissuasif important pour les ports.

M. Matt Jeneroux: Allez-y, monsieur Moir.

M. Ewan Moir: Nous considérons que le changement est très positif, parce que nous avons tous une responsabilité à l'égard de l'environnement. À l'échelle mondiale, nous avons une responsabilité, mais nous devons nous montrer très prudents et ne pas mettre en place tant d'obstacles que les clients potentiels s'en iront ailleurs. Je ne veux pas dire qu'ils partent de Nanaimo; ils vont ailleurs qu'au Canada, parce que c'est trop complexe et trop coûteux pour certaines personnes qui ne savent même pas si le projet sera réalisé ou non, et elles doivent investir beaucoup avant de savoir si le projet ira de l'avant ou non.

Je considère également que, d'une certaine façon, cette question est liée à la DNUDPA et à la décision du gouvernement d'intégrer la DNUDPA. Nous devons être exceptionnellement prudents lorsque nous examinons les répercussions sur toute la durée du projet. Lorsque nous appliquons la DNUDPA et le consentement obligatoire des peuples autochtones, nous devons prévoir beaucoup plus de temps. Tant que nous nous en tenons à un échéancier très serré et professionnel, je pense que c'est un élément vraiment positif, mais si le temps s'allonge excessivement, je suis tout à fait d'accord avec Peter pour dire que cela nuira probablement aux futures affaires du Canada.

La dernière observation que je formulerais est très importante, à mon avis, pour répondre à l'une des questions qui ont été soulevées plus tôt. Le système portuaire fédéral permet un processus commun à l'est, à l'ouest et au centre du Canada. Je pense que c'est un élément exceptionnellement important pour les clients qui viennent de l'extérieur du Canada. Qu'ils traitent avec la côte est ou la côte ouest, le processus est le même. Ils suivent le même processus. Je pense que c'est très important.

M. Matt Jeneroux: Madame Ross, allez-y.

Mme Sonterra Ross: Je n'ai rien à ajouter.

M. Matt Jeneroux: Vous n'avez rien à dire au sujet du projet de loi C-69.

Mme Sonterra Ross: Non.

M. Matt Jeneroux: Si le projet de loi C-69 est adopté, aura-t-il une incidence sur votre travail au quotidien?

Je vais vous expliquer ce que je veux dire. À l'heure actuelle, avec ce qui est en place de votre côté, êtes-vous convaincu que vous répondez à la fois aux préoccupations environnementales et économiques, avec la façon dont les affaires sont menées actuellement, la façon dont le gouvernement fédéral et la province le font actuellement?

En termes simples, le projet de loi C-69 est-il essentiellement une mesure législative supplémentaire qui n'est pas réellement nécessaire à l'heure actuelle?

● (0955)

M. Ewan Moir: Je dirais que non. Je pense que le projet de loi C-69 est la bonne solution.

En ce moment, il y a un projet de traversier rapide pour passagers entre Nanaimo et le centre-ville de Vancouver. Les promoteurs avaient une évaluation environnementale à Nanaimo, et des évaluations environnementales dans le port de Vancouver, mais rien entre les deux dans la mer des Salish.

Si le projet de loi C-69 est adopté, nous examinerons le trajet complet de ce traversier rapide. Les deux parties ajoutent des exigences au promoteur au sujet du bruit et de la vitesse pour les épaulards, pour répondre à la question posée plus tôt. Cela ne fait pas partie de ce que nous sommes censés examiner du point de vue environnemental, mais nous savons que c'est très important, alors nous avons demandé au promoteur de l'inclure dans le processus.

Le projet de loi C-69 ferait en sorte que nous serions obligés de tout prendre en considération...

M. Matt Jeneroux: Je veux simplement connaître l'opinion de M. Xotta.

M. Peter Xotta: Je suis d'accord. De toute évidence, il s'agit d'un domaine complexe pour lequel le Canada doit mettre en place un processus approprié. Le message fondamental, c'est que les ports ont rempli pleinement le mandat qui leur est confié par la Loi maritime du Canada. Dans le cas de Vancouver, notre processus est extrêmement complexe et tient compte de la collectivité et des problèmes que nous avons.

Comme Ewan l'a mentionné, je crois que le message à retenir pour ce qui est du projet de loi C-69, c'est qu'il faut trouver un équilibre entre les pas en avant réalisés et le maintien de la capacité concurrentielle du Canada pour attirer des capitaux.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, vous avez deux minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Madame Ross, je reviens à vous, puisque vous êtes la seule à avoir traité, dans vos propos préliminaires, du sujet que je veux aborder maintenant. Il a aussi été amené dans la discussion qui a suivi. Je pense même que les membres de ce comité ont un examen de conscience à faire. Dans la liste des témoins que nous avons convoqués, les représentants des Premières Nations ne sont pas nombreux.

J'aimerais obtenir plus d'information sur le processus de consultation et de collaboration que vous avez avec les Premières Nations.

[*Traduction*]

Mme Sonterra Ross: Les nations Songhees et Esquimalt de Victoria sont en fait des membres fondateurs de la Greater Victoria Harbour Authority. Je ne veux pas entrer en détail dans l'histoire, mais nous sommes un port cédé par le gouvernement fédéral pour quatre propriétés portuaires. Nous sommes régis par un conseil de 13 membres, composé de huit organismes membres et de quatre représentants indépendants. Deux de ces membres sont des Premières Nations.

Nous avons divers moyens de consultation par l'entremise de nos partenaires des Premières Nations, mais pour les projets des présentations exhaustives et des dîners sont d'abord organisés régulièrement avec leur administration et leur conseil pour les tenir au courant. Ils apportent leurs intérêts avec droit de vote à la table et nous aident à prendre une décision complète sur les projets et les priorités. Nous avons également un volet de financement pour nos partenaires des Premières Nations. Nous travaillons en étroite collaboration avec elles. Elles font simplement partie de notre cadre en tant qu'administration portuaire.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Dans le dernier jugement de la Cour d'appel fédérale, on a appris que la consultation doit se faire dans les deux sens. Il ne s'agit pas juste d'aller présenter aux Premières Nations les projets de développement. Il faut aussi tenir compte de la rétroaction qu'ils nous donnent.

Comment avez-vous réagi à ce dernier jugement?

[*Traduction*]

Mme Sonterra Ross: Comme je l'ai dit, nous travaillons en étroite collaboration avec elles, de sorte qu'elles ont un rôle important à jouer et une voix à notre table tout au long de la prise de décisions. Il y a une certaine complexité à Victoria lorsqu'il s'agit de questions plus régionales, particulièrement en ce qui concerne le port. Il y a encore des problèmes à régler avec le gouvernement fédéral au sujet de l'hébergement et de l'établissement des fonds marins. Nous cherchons à faciliter ces dossiers.

Nous faisons beaucoup de consultations, que ce soit sur le plan financier ou pour qu'elles aient voix au chapitre. Nous avons également un poste de liaison à l'interne pour prendre en charge bon nombre des situations délicates auxquelles nous pourrions devoir faire face. Nous faisons plus que de simples exposés; elles sont un partenaire actif et engagé à notre table.

La présidente: Merci beaucoup. Ce fut très instructif d'ouvrir nos audiences ici à Vancouver.

Ce soir, de 17 h 30 à 18 h 30, nous aurons une séance à micro ouvert. Si l'un ou l'autre des participants souhaite revenir pour ajouter un ou deux éléments ou interpeller les membres du Comité, ils sont tous les bienvenus. Elle aura lieu ici même, dans cette salle.

Si nos témoins sont d'accord, nous allons suspendre la séance quelques instants pour prendre une photo.

● _____ (Pause) _____ _____

●

● (1005)

La présidente: Nous reprenons la séance. Merci à notre deuxième groupe de témoins.

Nous accueillons aujourd'hui Brad Bodner, directeur du développement des entreprises de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport, de Chemin de fer Canadien Pacifique; Derek Ollmann, président de la Southern Railway of British Columbia; et de TransLink, Geoff Cross, vice-président, Planification et politiques, transport, New Westminster.

Bienvenue à tous. Merci de participer à notre importante étude.

Monsieur Ollmann, voulez-vous commencer?

Veuillez vous en tenir à cinq minutes.

● (1010)

M. Derek Ollmann (président, Southern Railway of British Columbia): La Southern Railway of B.C. est un exploitant de lignes ferroviaires sur courtes distances dans la porte d'entrée du Pacifique à Vancouver. Comme les autres exploitants de lignes courtes, nous offrons à nos clients un service de manœuvre « premier et dernier kilomètres », leur assurant un lien de transport essentiel vers nos partenaires ferroviaires de catégorie 1.

Dans le cas de la SRY, nous assurons un lien avec le CN, le CP et BNSF à deux endroits dans la grande région de Vancouver, et nous avons accès au passage frontalier international sous-utilisé à Huntingdon-Sumas. Cette connectivité élargit le champ d'exploitation des chemins de fer de catégorie 1 dans différents secteurs de la zone industrielle de Vancouver.

Le rôle de la SRY en tant qu'exploitant de lignes courtes est de soutenir la fluidité du déplacement des wagons chargés vers leur destination finale et le retour des wagons aux exploitants de catégorie 1 dans le plus court délai. La SRY offre un service complémentaire aux chemins de fer de catégorie 1 afin qu'ils puissent se concentrer sur l'efficacité des principaux corridors ferroviaires. À l'heure actuelle, la Southern Railway prend en charge environ 69 000 wagons par année, et nous avons connu, d'une année à l'autre, une croissance constante et continue.

Nous prévoyons une augmentation du nombre de wagons à court terme en raison de la croissance ciblée des produits dans des secteurs clés, notamment celui des produits agricoles; le remplissage de conteneurs pour l'exportation, en particulier d'aliments pour animaux dans la vallée du Fraser; le transport de produits chimiques et de combustibles destinés à diverses industries, y compris l'industrie des pâtes et papiers à partir entremise de l'installation de chargement ferroviaire-maritime de la SRY sur l'île Annacis.

Nous nous occupons également de la manutention des véhicules importés et domestiques par WWS et Hansen's. Il s'agit de la plus grande installation de manutention d de véhicules du Canada sur la côte Ouest.

La SRY est également bien placée pour tirer parti des nouvelles possibilités de transport maritime à courte distance grâce à un accès à l'interface ferroviaire-maritime.

Tout n'est pas nécessairement positif pour le modèle d'affaires des chemins de fer d'intérêt local. En effet, nous sentons des pressions de beaucoup de côtés. Nous sommes confrontés aux mêmes défis que les entreprises de catégorie 1 pour ce qui est du renforcement de la réglementation gouvernementale, l'adoption de règlements environnementaux plus rigoureuses et la nécessité d'investir dans des projets d'infrastructure. Mais l'échelle économique sur laquelle opèrent les exploitants de lignes courtes est tout à fait différente. Une aide gouvernementale et des incitatifs financiers sous forme de subventions d'immobilisations ou de programmes incitatifs conçus expressément pour aider les chemins de fer d'intérêt local sont nécessaires. En règle générale, la SRY investit environ 12 % de ses revenus dans des projets qui sont nécessaires pour soutenir les activités existantes et assurer leur sécurité.

Des programmes de financement ciblés pour les chemins de fer d'intérêt local permettraient à ceux-ci de dépenser au-delà du seuil de maintien et d'investir dans des projets destinés à soutenir la croissance future du transport des marchandises à l'échelle nationale et internationale, à résoudre les contraintes de capacité et les problèmes l'efficacité et à réduire l'insatisfaction du public envers les chemins de fer.

Dans le document d'information que nous avons remis au Comité, nous faisons aussi état d'autres défis importants pour les chemins de fer d'intérêt local. Comme l'a mentionné le groupe précédent, la préservation des terrains à vocation industrielle est essentielle au maintien de la circulation efficace des biens par la porte d'entrée du Canada sur la côte du Pacifique. La conversion de terrains à des fins résidentielles est également préoccupante. Afin de réduire l'antagonisme du public à l'égard des chemins de fer et de l'industrie, le soutien du gouvernement pour maintenir, à l'encontre de l'aménagement résidentiel dense, une proximité suffisante entre les chemins de fer et l'industrie lourde est important.

Nous aimerions aussi maintenir notre compétitivité par rapport aux autres modes de transport. Le principal concurrent des chemins de fer d'intérêt local, c'est le camionnage, qui bénéficie du réseau routier financé par l'État. Une réduction du trafic ferroviaire au profit du camionnage augmenterait la congestion routière, les coûts d'entretien des routes et les émissions atmosphériques.

En conclusion, la SRY constitue un lien de transport essentiel entre les entreprises locales et le réseau ferroviaire nord-américain. Lorsque l'exploitant de lignes ferroviaires sur courtes distances est inefficace, il y a un effet d'entraînement dans toute la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi les lignes sur courtes distances doivent demeurer alignées sur nos partenaires de catégorie 1. Le soutien du gouvernement permettrait aux chemins de fer d'intérêt local d'investir dans des projets d'infrastructure comme la réfection des ponts, de nouveaux systèmes de signalisation et des sauts-de-mouton, ce qui aidera à maintenir notre compétitivité et notre efficacité. Tous ces investissements nous éviteraient de devenir le goulot d'étranglement du système.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ollmann.

Nous passons maintenant à M. Cross.

M. Geoff Cross (vice-président, Planification et politiques, transport, New Westminster, TransLink): Merci, madame la présidente.

C'est un plaisir d'être ici. TransLink est très heureuse de voir que le gouvernement fédéral intervient dans ce domaine, qu'il nous regarde et qu'il amorce une discussion sur la stratégie.

Comme vous le savez, TransLink est l'administration régionale de transport de la région métropolitaine de Vancouver, dont le mandat est très vaste et consiste à gérer la circulation des marchandises et des personnes sur le réseau régional, qui comprend principalement le réseau routier, et non le réseau ferroviaire lourd, mais l'interface entre les deux. Nous représentons 21 municipalités, une Première Nation et une région électorale dans ce domaine.

Pendant bien des années, TransLink a joué, dans le cadre de son mandat, ce rôle administration du transport régional des marchandises, rôle qui n'avait pas jusqu'alors vraiment été exercé et que nous avons commencé à remplir ces dernières années. Je pense qu'il y a des leçons à tirer de tout cela, depuis que le gouvernement fédéral commence à en discuter, à les mettre en relief et peut-être même à les amplifier.

Pendant de nombreuses années, le conseil de la porte d'entrée a été, et l'est encore aujourd'hui, une voix très efficace dans les dossiers d'intérêt régional. Mais si l'on tient compte du fait que 60 % des camions lourds dans la région ont une destination locale, il ne peut être seulement question de l'infrastructure de la porte d'entrée. Il s'agit de comprendre l'interaction entre l'infrastructure provinciale et fédérale, puis l'infrastructure locale, qui permet les déplacements d'un bout à l'autre du réseau, et de comprendre comment nous transportons efficacement les marchandises dans cette région.

Le dernier point peut être le véritable point d'accrochage, selon certains de nos partenaires, dans la façon de traiter des problèmes avec la collectivité. M. Ollmann a parlé des utilisations sol et du développement résidentiel dans la région. TransLink a été mis sur pied en vue d'exercer un certain rôle dans ce domaine, et je pense que nous devons avoir une meilleure discussion avec le gouvernement fédéral sur la façon de trouver un équilibre entre les besoins d'aménagement du territoire, les besoins locaux en matière de transport et les besoins d'assurer à la collectivité un transport de marchandises plus silencieux, plus sécuritaire et plus sain, tout en veillant à son efficacité.

Pressés par nos partenaires de la porte d'entrée depuis quelques années, nous avons élaboré, il y a environ un an, notre première stratégie régionale de transport des marchandises qui examine le rôle que nous jouons dans le réseau routier régional afin de nous assurer de faire notre dans la planification des projets d'investissement futurs, dans la gestion du système et de ses partenariats et de la mise en place d'une structure de partenariats pour coordonner ces activités.

Je pense que la région métropolitaine de Vancouver est un exemple à cet égard. Le conseil de la porte d'entrée s'est avéré très efficace au fil des ans. Le Gateway Transportation Collaboration Forum, réunissant TransLink, le port, la province et Transports Canada, a été mis sur pied et détermine quels investissements sont nécessaires et comment ils seront combinés.

C'est l'autre élément sur lequel TransLink tâche d'insister. Comment gérons-nous à la fois le transport et l'aménagement du territoire? Notre agence sœur, Metro Vancouver, se penche sur l'utilisation des terrains à vocation industrielle et travaille avec les municipalités pour s'assurer, ou tenter de s'assurer, que les superficies réservées à cette fin demeurent suffisantes. Nous ne cessons de dire le meilleur plan de transports est un bon plan d'aménagement du territoire. Cela est évidemment essentiel dans la région métropolitaine de Vancouver, compte tenu de notre territoire exigu et des pressions économiques pour obtenir de nouvelles utilisations résidentielles et commerciales.

Le dernier élément de ce partenariat ne concerne pas seulement les partenaires de la porte d'entrée, les organismes, mais aussi les chemins de fer, les principales parties prenantes et les grandes entreprises. Nous avons créé un conseil du fret urbain. Il serait très utile que le gouvernement fédéral y participe.

En dernier lieu, nous soumettons à votre examen trois propositions dans le cadre de la stratégie. La première concerne le financement et les plans de soutien, pas seulement les projets. Je sais que vous examinez les plans, mais il importe de connaître beaucoup de différents plans qui concerne dans réseau, qu'il s'agisse de la stratégie des ports de 2050, de la stratégie à long terme de TransLink ou de la stratégie ferroviaire, et de savoir comment ils s'agencent et, pour cela, d'adopter une pensée holistique, qui consiste à voir que l'ensemble est plus grand que la somme des parties. Cette approche est à l'opposé de celle qui s'applique ordinairement à un projet où, si nous n'avons pas étudié les interdépendances, il arrive que nous n'en tirions pas la pleine valeur de l'investissement. Nous voulons nous assurer que l'inverse est vrai.

● (1015)

Le deuxième élément est l'importance de soutenir et de financer l'obtention d'une information valable; pour cela, il faut des efforts de recherche et d'analyse des données afin de nous assurer de pouvoir faire un suivi efficace du rendement de nos investissements et de l'atteinte de nos buts. Nous parlons beaucoup de congestion, mais il s'agit en réalité du temps et de fiabilité des déplacements, de notre adaptation au fil du temps et de la justesse des objectifs que nous nous fixons.

En conclusion, je pense qu'il faut être à la table régionale avec les partenaires et comprendre ce que nous essayons d'accomplir, quels sont nos objectifs en matière de transport des marchandises et de fiabilité.

● (1020)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Cross.

Monsieur Bodner.

M. Brad Bodner (directeur, Développement des entreprises, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour.

Je vais m'en tenir à mon texte afin de faciliter la tâche à l'interprète.

Je m'appelle Brad Bodner. Je suis directeur du développement des entreprises au CN. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités au sujet de l'importante question des corridors commerciaux.

Le CN a environ 24 000 employés en Amérique du Nord et transporte pour plus de 250 milliards de dollars de marchandises sur son réseau ferroviaire nord-américain s'étendant su environ 20 000 milles. Comme c'est la Semaine de la sécurité ferroviaire au Canada, notre équipe de cheminots a été sur le terrain dans beaucoup de collectivités voisines pour transmettre un message de sensibilisation et des conseils au sujet de notre responsabilité commune en matière de sécurité ferroviaire. Le CN est un fier partenaire de l'Opération Gareautrain, dont la campagne de sécurité ferroviaire 2018 #STOPTrackTragedies atteint des millions de Canadiens partout au pays.

La Colombie-Britannique, et plus particulièrement la vallée du bas Fraser, est une composante extrêmement importante de notre réseau. À mesure que le commerce avec l'Asie prenait de l'ampleur, l'importance accordée à la circulation des marchandises par les ports de la côte Ouest s'est accrue. Environ 25 % du fret du CN transitent par les ports de la Colombie-Britannique.

Le trafic intermodal — c'est-à-dire le transport des marchandises par conteneurs — est le segment de l'activité du CN qui connaît la croissance la plus rapide, l'expansion prochaine des terminaux intermodaux à Vancouver et l'expansion récente du terminal Fairview à Prince Rupert attestant l'augmentation importante de ce trafic. Cependant, ce n'est pas seulement intermodal. La majorité des produits en vrac que nous transportons transitent également par des terminaux aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Le grain et le charbon passent par Prince Rupert, tandis que les céréales, le charbon, la potasse et le soufre font partie des marchandises en vrac qui transitent par Vancouver. Vancouver est clairement la porte d'entrée privilégiée pour les céréales et les cultures spéciales de l'Ouest canadien. Même certaines céréales destinées à l'Europe passent maintenant par Vancouver, lieu de départ le plus rentable d'atteindre leur destination.

Il va sans dire que le CN et nos clients dépendent énormément de l'exploitation efficace et du développement rapide des ports de la Colombie-Britannique. Le CN investit régulièrement pour s'assurer d'avoir une capacité suffisante pour répondre à l'expansion de ses activités, particulièrement dans l'Ouest canadien. En 2018, le CN aura investi environ 340 millions de dollars pour étendre et renforcer son réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique. Les investissements en Colombie-Britannique font partie du programme d'immobilisations record de 3,4 milliards de dollars du CN pour 2018 et comprennent des projets d'expansion de voies de première importance qui permettront au CN d'accroître sa capacité et de mieux servir ses clients.

En juin, le gouvernement du Canada a annoncé un financement, par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux pour deux projets d'infrastructure d'une grande importance pour le CN et la chaîne d'approvisionnement à Vancouver. Ces investissements auront un effet positif sur la capacité du CN dans ce corridor commercial très achalandé.

Ces projets, financés conjointement par le gouvernement du Canada, le CN et le port de Vancouver, augmenteront la capacité le long du corridor ferroviaire qui traverse le pont ferroviaire Second Narrows, reliant les réseaux de transport aux terminaux d'exportation de céréales, de potasse, de charbon et de produits forestiers sur la rive nord de Vancouver. Bon nombre des terminaux existants ont récemment augmenté leur capacité et G3 est en train de construire un nouveau terminal céréalier sur la rive nord. Il s'agit d'un projet important puisqu'il s'agit du premier nouveau terminal céréalier à Vancouver depuis de nombreuses décennies et qu'il comprend une conception très efficace des voies en boucle, la première sur la côte Ouest canadienne. Le gouvernement a également annoncé du financement pour accroître la capacité de la ligne ferroviaire qui sert d'accès principal du CN au terminal Centerm de DP World et au terminal Vanterm de Global Container Terminals, qui ont tous deux des plans d'expansion en préparation.

Nous sommes très heureux de la décision du gouvernement de créer un fonds d'infrastructure destiné exclusivement aux corridors commerciaux. L'intérêt de ce fonds tient à ce qu'il diffère des fonds d'infrastructure traditionnels en ceci qu'il n'exige pas la participation d'un deuxième ordre de gouvernement. Cela tient compte du fait qu'une grande partie de la valeur d'un investissement dans un corridor, comme le corridor de la rive nord de Vancouver, ne revient pas à la Colombie-Britannique ou aux municipalités, mais plutôt à la Saskatchewan et à l'Alberta, dont les céréales, le charbon et la potasse constituent la majeure partie du trafic qui dépend du corridor pour atteindre son marché.

Il reste encore de nombreux goulots d'étranglement à régler pour accroître la capacité dans le Lower Mainland. Un projet clé qui doit aller de l'avant est le remplacement du pont du fleuve Fraser. Ce pont, qui appartient à Services publics et Approvisionnement Canada et qui est exploité par le CN, a plus de 100 ans. Il est utilisé régulièrement par six compagnies de chemin de fer, trois trains de marchandises et trois de voyageurs, pour un total d'environ 40 trains par jour. Il s'agit d'un pont tournant à l'ancienne, ouvert huit heures par jour pour le trafic maritime et ayant très peu de capacité pour les nouveaux volumes associés aux agrandissements de terminaux prévus ou en cours. Ce pont doit être remplacé, et il sera à la fois coûteux et complexe de le faire. Nous encourageons le gouvernement à aller rapidement de l'avant avec ce projet.

● (1025)

Les exportateurs et importateurs canadiens comptent sur une chaîne d'approvisionnement fiable et efficace pour demeurer concurrentiels à l'échelle mondiale. La porte d'entrée de Vancouver est un élément clé de cette chaîne d'approvisionnement. Un investissement continu et une capacité de croissance et d'adaptation, à la mesure des besoins changeants des clients, sont essentiels pour permettre à Vancouver, ainsi qu'à Prince Rupert et à d'autres ports canadiens, de répondre aux besoins croissants des entreprises canadiennes.

La présidente: Monsieur Bodner, je suis désolée, mais je dois vous interrompre.

M. Brad Bodner: J'en était de toute façon sur le point de conclure.

La présidente: Merci beaucoup. J'espère que vous aurez plus tard l'occasion de faire vos dernières observations.

Monsieur Clements, vous avez la parole.

M. James Clements (vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, madame la présidente. Je suis heureux d'être ici ce matin.

Je m'appelle James Clements. Je suis vice-président des Services de planification stratégique et de transport au CP. Le CP est heureux que votre Comité étudie l'efficacité des corridors commerciaux du Canada.

Le réseau ferroviaire transcontinental du CP en Amérique du Nord est un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement qui relie les exportateurs canadiens aux marchés étrangers et les consommateurs aux biens. Notre trafic est, pour les deux tiers, transfrontalier. Trente pour cent de ce trafic traverse la frontière canado-américaine, notamment entre la région de Niagara — où vous étiez l'autre jour — et Buffalo. De plus, les importations ou les exportations en provenance ou à destination de l'Asie ou de l'Europe transitant par les ports canadiens comptent pour 37 % de notre trafic.

Au fur et à mesure que le commerce international prend de l'ampleur, nos systèmes de transport en Amérique du Nord doivent accroître leur capacité de prendre en charge les volumes croissants de fret. Cela comprend la demande de l'exportations de ressources naturelles du Canada, comme les céréales, les produits forestiers, le charbon, la potasse et les produits énergétiques, ainsi que la demande d'importations par les consommateurs canadiens.

Le CP a beaucoup investi pour accroître la capacité et l'efficacité de notre réseau ferroviaire, surtout dans les corridors commerciaux essentiels, comme celui qui traverse les Rocheuses, de Calgary à Vancouver.

Depuis 2012, le CP a investi près de 9,5 milliards de dollars dans notre infrastructure en vue d'améliorer la sécurité, le service et le débit. Au cours de cette période, nos investissements en capital ont dépassé notre croissance de la demande. Cette année seulement, nous investissons plus de 1,5 milliard de dollars pour remplacer l'infrastructure de base, moderniser le réseau et accroître la capacité. En particulier, nous mettons l'accent sur l'amélioration de la capacité et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Nous avons annoncé un investissement d'un demi-milliard de dollars pour l'achat de 5 900 nouveaux wagons-trémies de grande capacité, qui remplaceront les wagons-trémies du gouvernement, vieillissants et de faible capacité. Les nouveaux wagons-trémies contiendront 15 % de plus en volume et 10 % de plus en poids que les anciens, tout en présentant une caisse plus courte qui permettra d'accroître le nombre de wagons pour la même longueur de train.

En collaboration avec nos clients, nous mettons aussi au point des trains d'une longueur de 8 500 pieds. Ces trains transporteront 20 % plus de céréales que les trains céréaliers actuels de 7 000 pieds et, avec l'arrivée des nouveaux wagons-trémies, cela représente 44 % plus de céréales par train.

Les gains d'efficacité entraîneront des améliorations réelles de l'efficacité et de la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales, un élément essentiel des corridors commerciaux du Canada.

Cela dit, les corridors commerciaux du Canada auront des défis à relever. En ce qui concerne les céréales en particulier, notre chemin de fer répond à la demande du marché partout sauf à la porte d'entrée essentielle qu'est le port de Vancouver, où les installations ferroviaires sont dimensionnées à la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement. La demande des marchés d'exportation depuis Vancouver est tout simplement supérieure à la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales. La {chaîne d'approvisionnement traversant Vancouver est limitée par la capacité des terminaux, les contraintes climatiques et la complexité opérationnelle des chemins de fer, y compris l'obligation de gérer les opérations des trains de banlieue de West Coast Express.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait annoncé le financement, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, de la mise en place d'importants sauts-de-mouton au terminal intermodal de Vancouver, à Pitt Meadows et au passage supérieur de la 50e rue du centre de triage de Lambton Park, à Edmonton. Ces projets aideront à réduire la congestion dans le réseau ferroviaire. Je félicite le gouvernement d'avoir engagé ces fonds dans ces projets.

Cependant, les programmes d'infrastructure fédéraux en général doivent continuer d'être ciblés pour soutenir les infrastructures avantageuses pour le commerce, car cela est essentiel pour réaliser des gains d'efficience dans les corridors commerciaux du Canada.

Nous reconnaissons que d'autres ordres de gouvernement exercent des pressions politiques pour obtenir des fonds limités pour les infrastructures, mais il n'en demeure pas moins que le gouvernement fédéral est particulièrement bien placé pour concentrer les investissements dans les infrastructures sur des projets qui généreront des gains concrets en regard des besoins économiques nationaux du Canada. Nous recommandons fortement que les futurs programmes du gouvernement fédéral mettent l'accent sur ces infrastructures avantageuses pour le commerce et tiennent compte de la séparation des activités de transport de marchandises et des trains de banlieue dans le Lower Mainland.

Enfin, il convient de souligner que l'objectif d'établir des corridors commerciaux plus efficaces est miné par l'adoption de politiques fédérales qui favorisent des interventions réglementaires supplémentaires sur le marché et l'imposition de nouvelles et importantes exigences visant les grands projets qui relèvent de la compétence fédérale, comme celles proposées dans le projet de loi C-69. Un environnement réglementaire surchargé entrave la chaîne d'approvisionnement et la capacité de construire l'infrastructure nécessaire pour répondre à la demande du marché.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé ce matin.

● (1030)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Liepert, pour cinq minutes.

M. Ron Liepert: Merci à tous d'être ici ce matin. Mes questions porteront surtout sur les deux lignes de chemin de fer. Messieurs Clements et Bodner, mon collègue Matt Jeneroux et moi-même représentons des circonscriptions albertaines. Je commencerai par dire que les témoignages devant les comités de la Chambre sont effectivement prononcés sous serment. Je vais vous poser quelques questions auxquelles j'aimerais obtenir des réponses solides.

Aucun secteur d'activité n'est plus important pour le bien-être économique des Prairies que les deux lignes de chemin de fer. Vous le savez probablement. Et pourtant, qu'il s'agisse du transport des céréales, de la potasse ou d'autres produits, il semble systématiquement se former des goulots d'étranglement.

L'une des pressions auxquelles vous devez tous les deux faire face ces jours-ci, c'est que nous expédions maintenant 200 000 barils de pétrole par jour sur vos deux lignes de chemin de fer en raison des contraintes imposées aux pipelines. Quelle pression cela exerce-t-il sur d'autres produits comme les céréales? Je vais en rester là. Quelle est la mesure de cette pression?

M. James Clements: Je vais commencer. Merci.

Il est certain que l'augmentation de la demande, tous produits confondus, a posé quelques problèmes. L'an dernier, les choses se sont intensifiées, surtout après les problèmes du pipeline Keystone dans le Dakota du Sud, et cela a élargi la dispersion de pétrole et fait augmenter la demande plus rapidement que prévu. Nous savions qu'il y aurait des contraintes du côté des pipelines vers 2018-2019, alors que c'est maintenant que cela arrive. Cela a certainement une incidence sur les besoins en matière d'équipes et de ressources.

L'autre chose que nous avons constatée, c'est que la potasse se trouve généralement dans le nord de notre territoire. Nous avons également connu la sécheresse dans le sud des Prairies, et une plus grande production dans le nord a concentré une grande partie de la demande. Nous sommes coincés dans une certaine mesure dans la région d'Edmonton, mais nous prenons des mesures. Nous embauchons. Nous augmentons notre capacité et nous déplaçons des volumes records en même temps.

M. Ron Liepert: Monsieur Bodner.

M. Brad Bodner: Ce que James a dit à la fin, c'est exactement ce que nous faisons. Nous embauchons. Nous achetons des locomotives. Nous investissons des sommes considérables. Au cours des 10 dernières années, nous avons investi 20 milliards de dollars dans notre chemin de fer. Nous avons vraiment accéléré le renforcement de notre capacité au cours des deux ou trois dernières années pour nous assurer de pouvoir fonctionner efficacement.

Le transport de brut par train ne représente qu'environ 3 % de nos recettes. C'est une partie relativement modeste de nos activités, et nous mettons l'accent sur le transport des produits qui nous assurent une stabilité financière à long terme.

M. Ron Liepert: Ce n'est peut-être que 3 % de vos recettes, mais votre capacité doit être supérieure à cela. Chaque fois que je roule sur une route en Alberta, il y a un train de wagons qui attend quelque part sur la voie d'évitement. Ce n'est peut-être que 3 % de vos recettes. Autrement dit, vous ne gagnez pas beaucoup d'argent de ce côté-là, mais probablement...

M. Brad Bodner: C'est simplement une indication de la charge de travail, parce que les céréales représentent environ 10 fois cela.

M. Ron Liepert: D'accord. Dans ce cas, pourquoi avons-nous, chaque année, de la difficulté à faire transporter des céréales à partir de la Saskatchewan? Il semble que, chaque hiver, nous en arrivons à la même conclusion. Les agriculteurs sont en colère, et le gouvernement conservateur a dû proposer une mesure législative. Où est le problème?

M. Brad Bodner: Il y probablement a une combinaison de facteurs. Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons eu des récoltes qui dépassaient largement les prévisions. En même temps, je sais que les gens disent que l'hiver va arriver, mais le fait est que nous manquons de trains l'hiver, ce qui signifie que nous avons plus de trains dans nos créneaux. Il faut plus d'équipes. Il faut plus de locomotives, et tout cela a un impact important sur le réseau.

C'est une situation difficile si on vous demande d'essayer de maintenir toute cette capacité supplémentaire pour les cas de demande de pointe dans le cadre d'une structure tarifaire réglementée.

● (1035)

M. Ron Liepert: Je sais que vous êtes extrêmement fiers de votre bilan en matière de sécurité, mais l'un ou l'autre d'entre vous peut-il nous dire aujourd'hui que le transport du pétrole par train est plus sûr que le transport par pipeline? J'aimerais une réponse.

M. James Clements: C'est compliqué.

M. Ron Liepert: J'aimerais une réponse par oui ou par non.

M. James Clements: Dans l'ensemble, disons, la perte de barils transportés par train n'est pas très différente des incidents liés aux pipelines. Évidemment, la nature de certains incidents, notamment une tragédie, est différente.

Nous préconisons des wagons plus sûrs. Nous félicitons le gouvernement d'avoir récemment adopté le CPC-1232 sans chemise, mais nous croyons que, avec les bons wagons et les mesures de sécurité qui conviennent, nous pouvons offrir l'équivalent.

M. Ron Liepert: Même avec un pont vieux de 100 ans...?

En fait, c'est M. Bodner qui a parlé du pont vieux de 100 ans, et j'aimerais avoir un avis à ce sujet du point de vue de la sécurité, quand il s'agit de wagons de pétrole.

M. Brad Bodner: Tout passe par ce pont. En fait, que nous avons une obligation de transporteur public. Si un expéditeur veut que nous transportions son fret, nous ne pouvons pas lui dire non. C'est Transports Canada qui nous l'impose, et nous ne pouvons donc pas choisir ce que nous transportons.

M. Ron Liepert: Je comprends.

Je pense que mon temps de parole est écoulé.

La présidente: Oui, il vous reste environ 50 secondes.

Nous passons maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Il est regrettable que nous n'ayons pas de groupe d'experts distinct pour les routes, en partie parce que — et je dois le dire publiquement — la province de la Colombie-Britannique a refusé de participer à nos discussions d'aujourd'hui. Par conséquent, monsieur Cross, c'est à vous que je vais m'adresser. Je voudrais parler un peu des routes, et je reviendrai aux chemins de fer dans un instant.

Si vous pouviez repartir à zéro et réaménager la région métropolitaine de Vancouver pour assurer le transport efficace des marchandises par camion, qu'est-ce que vous changeriez?

M. Geoff Cross: Wow!

M. Ken Hardie: Vous faites de la planification; vous savez donc...

M. Geoff Cross: Ce à quoi nous aboutissons... Prenons, par exemple, une situation... Il est difficile de les démêler.

New Westminster est au centre de la région. Comme vous le savez, c'est l'une des plus anciennes collectivités et c'est un goulot d'étranglement sur le réseau routier. Il y a aussi beaucoup d'interactions sur les trois ponts qui se trouvent à proximité, de sorte qu'il y a un mélange d'usages qui est très difficile. Historiquement, il y a une raison pour laquelle c'est là — le centre commercial Royal City Centre —, mais à ce stade, l'usage industriel est devenu très souvent incompatible avec le caractère réel du quartier et la densification résidentielle qu'on y observe.

Il y a plusieurs situations de ce genre dans toute la région. Compte tenu du tracé fluvial et de l'endroit où les terres industrielles sont les plus productives, ce sont des parcelles, et la concurrence est serrée pour d'autres usages. Cela rend les choses très difficiles. Je pense que, dans d'autres régions, on créerait des sections plus importantes.

M. Ken Hardie: Dans quelle mesure est-ce que les divers règlements imposés par les municipalités compliquent la circulation des camions dans la région métropolitaine de Vancouver?

M. Geoff Cross: Dans une mesure assez importante, à mon avis. C'est l'une des choses au sujet desquelles nous avons essayé de réunir tout le monde à la table de notre conseil du fret urbain, qui comprend le port et la passerelle, les administrateurs régionaux et les directeurs généraux des grandes municipalités. Le conseil examine ce qui pourrait, dans certains cas, se révéler incompatible avec nos responsabilités en matière de transport et notre rôle de passerelle, qu'il s'agisse des exigences liées à la densification autour des principaux trajets routiers de nos camions ou de la gestion du stationnement, etc. Nous essayons de circonscrire les moyens de mieux nous aligner à cet égard, afin d'atténuer certains impacts.

M. Ken Hardie: Passons maintenant aux chemins de fer, car je pense que vos histoires sont probablement assez semblables. Au sud du Fraser — c'est-à-dire à GCT Deltaport, etc. —, il semble que la capacité de croissance soit beaucoup plus grande que dans le port du centre-ville de Burrard Inlet. Est-ce qu'il y a un moment où — et j'ai posé la même question au sujet du port métropolitain de Vancouver —, vous vous dites que vous êtes allés aussi loin que vous le pouviez avec un port au centre-ville et qu'il est temps de regarder ailleurs? Par exemple, le terminal intérieur d'Ashcroft est un exemple de développement plus récent qui se trouve à l'extérieur de l'empreinte du Grand Vancouver pour ce qui est du corridor commercial.

Nous allons commencer par vous, James.

● (1040)

M. James Clements: J'ai parlé de ce corridor et du West Coast Express. La capacité de notre ligne principale entre Coquitlam et le centre-ville est d'environ 25 %, qui est consommée par les banlieusards. Il est probable que, si on pouvait élaborer une stratégie à long terme pour démêler les trains de banlieue et de marchandises, on pourrait créer une assez bonne capacité pour offrir des services supplémentaires dans le port.

Il est certain que nous cherchons aussi d'autres solutions. Nous avons récemment ouvert une installation de transbordement à Coquitlam, et notre objectif est de retirer les camions de la route et de les charger en périphérie. Ensuite, nous pouvons livrer des conteneurs aux ports ou recevoir des conteneurs du port et les transborder dans d'autres wagons, plus loin du port du centre-ville.

Nous sommes en faveur de solutions de rechange, et nous sommes convaincus qu'elles existent.

M. Ken Hardie: Monsieur Ollmann, en ce qui concerne les lignes locales, surtout au sud du Fraser, notamment à New Westminster et à Annacis Island, croyez-vous qu'il y aurait là-bas plus de gain d'efficacité que dans le port du centre-ville, par exemple?

M. Derek Ollmann: C'est notre activité principale, ce dont James parle, c'est-à-dire le transbordement et la fourniture de terres industrielles qui ne sont pas contiguës au corridor ferroviaire de catégorie 1. Notre principale fonction est d'offrir la possibilité d'obtenir un service ferroviaire plutôt qu'un service de camionnage, de transbordement et d'utilisation de leurs marchandises. Je pense qu'il est possible de consolider notre réseau, de construire des voies auxiliaires et de promouvoir la circulation des marchandises par train.

M. Ken Hardie: Monsieur Bodner, vous avez parlé du pont ferroviaire de New Westminster, mais vous avez aussi un tunnel qui doit être dégagé pendant 20 minutes entre les trains. Est-ce que le fait de régler ce problème — et vous pouvez peut-être le décrire brièvement pour ceux qui ne sont pas au courant — entraînerait une augmentation considérable de votre capacité de transport, notamment des conteneurs qui arrivent au centre-ville et qui en sortent?

M. Brad Bodner: Cela ne change pas grand-chose pour les conteneurs, parce que ce tunnel mène à la rive nord. C'est sur la rive nord qu'on a beaucoup agrandi le terminal, et le G3 entrera en service à la fin de l'année prochaine. Toute cette expansion répond à augmentation de la demande d'environ 50 %. Il y a un tunnel de 11 000 pieds qui mène à un pont de 2 000 pieds qui est levé pour laisser passer la circulation maritime cinq heures par jour. Il faut raccourcir le temps entre les trains pour augmenter la circulation vers et depuis la rive nord. C'est la fin de la ligne. Il faut qu'un train s'arrête pour qu'un autre puisse démarrer.

Nous pensons que cela correspondra à la demande de capacité sur la rive nord une fois que ce sera fait. Il s'agit d'un des projets dont le gouvernement fédéral a approuvé le financement, à raison de 78 millions de dollars pour un projet de 200 millions de dollars que nous espérons avoir réalisé d'ici la fin de 20...

M. Ken Hardie: Elle me pointe du doigt.

La présidente: J'essaie de garder l'ordre des choses ici.

Monsieur Aubin, vous avez la parole pour cinq minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, messieurs, d'être avec nous ce matin et de nous faire profiter de votre expertise.

Je pense que c'est M. Bodner qui a dit, d'entrée de jeu, qu'on est en pleine Semaine de la sécurité ferroviaire. C'est difficile d'éviter le fait qu'en 2017 les accidents ferroviaires ont connu une hausse de 21 % par rapport à l'année précédente.

Comment expliquez-vous ce chiffre? Je comprends bien que personne ne veut qu'il y ait d'accidents, mais cela a-t-il une relation avec l'augmentation de l'achalandage ou avec la fatigue des conducteurs, par exemple?

Ma question s'adresse à MM. Clements et Bodner.

[*Traduction*]

M. Brad Bodner: Tout d'abord, je ne sais pas d'où vient cette statistique, l'augmentation, le type d'accident dont vous parlez, s'il s'agit d'accidents aux passages à niveau, d'accidents à signaler ou de quoi il s'agit. Je ne suis pas nos statistiques d'aussi près que beaucoup d'autres intervenants dans l'exploitation de notre chemin de fer, mais ce que j'ai lu, c'est que, de façon générale, notre bilan en matière de sécurité s'améliore avec le temps, et je ne suis donc pas sûr de savoir sur quoi porte la statistique que vous citez.

M. James Clements: Je dois dire que j'ai moi aussi besoin d'un peu plus de contexte pour répondre à la question, parce que, dans l'ensemble, la fréquence des accidents ferroviaires à signaler continue de diminuer, et nous restons le chemin de fer le plus sûr en Amérique du Nord.

M. Derek Ollmann: À la SRY, le nombre d'accidents a diminué en 2017. Notre exploitation est très différente de celle d'un chemin de fer de catégorie 1. Nous avons un horaire très chargé, et c'est un avantage qu'a un exploitant de ligne courte sur une ligne de classe 1. Nous n'avons pas le style de service « premier entré, premier sorti ». C'est très régenté et planifié. Nous ne pouvons pas nous comparer au système de la catégorie 1.

● (1045)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Reconnaissez-vous que la fatigue des conducteurs peut représenter un problème? Le fait de travailler de nombreuses heures d'affilée pourrait-il avoir une incidence sur le respect des normes de sécurité?

[*Traduction*]

M. James Clements: Quand on parle des longues heures, je pense qu'il faut s'en tenir aux faits. Au cours des enquêtes que nous avons menées, nous avons appris que le mécanicien de locomotive travaille en moyenne un peu moins de 40 heures par semaine, ce qui correspond à ce qui se passe dans les autres secteurs et à ce que font les gens qui travaillent. Je pense que le débat sur la fatigue est complexe, parce qu'il y a des quarts de nuit et d'autres choses, mais dans l'ensemble, nous ne pensons pas que le nombre total d'heures soit un problème.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Dans la situation économique actuelle, on fait face de plus en plus à une pénurie de main-d'oeuvre à l'échelle du Canada. Cette pénurie se reflète-t-elle dans votre capacité à croître et à trouver des conducteurs, en particulier?

[*Traduction*]

M. James Clements: Je dirais que c'est un enjeu régional du point de vue de la croissance économique. Il y a des endroits sur notre réseau où il est beaucoup plus difficile de recruter et de former des mécaniciens.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Bodner?

[*Traduction*]

M. Brad Bodner: C'est tout à fait vrai. Certaines de nos difficultés les plus importantes se situent aux extrémités de notre réseau, et certaines de ces extrémités sont en croissance. Il est donc difficile de trouver des gens et de les garder. Quand on se trouve dans un secteur de ressources où les rémunérations sont parfois très élevées, on embauche des gens, et puis ils ont le choix de partir, et il faut les remplacer.

Vous avez raison. C'est un problème.

M. Derek Ollmann: Je suis d'accord. La SRY vit le même genre de situation que la catégorie 1. Vancouver est une région où la vie coûte très cher. Les emplois dans les chemins de fer sont bien rémunérés, mais c'est un environnement concurrentiel, et les gens cherchent ailleurs que dans le secteur ferroviaire classique.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je me tourne vers vous, monsieur Ollmann.

Dans vos propos préliminaires, vous avez parlé très rapidement de la pression qu'exerce la réglementation environnementale sur votre entreprise. Pouvez-vous en parler davantage?

[*Traduction*]

M. Derek Ollmann: C'est sûr. Les émissions des locomotives sont un des domaines. Nous opérons dans le bassin atmosphérique du Grand Vancouver. J'exploite un chemin de fer qui compte 25 à 27 locomotives actives en tout temps. Il est difficile de remplacer et de renouveler les locomotives de la SRY. Une locomotive peut coûter 3 à 4 millions de dollars, et une locomotive de grande puissance classique ne convient pas aux lignes courtes. Nous devons nous tourner vers d'autres types de technologies qui peuvent remplir cette fonction.

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. Hardie.

Mes questions s'adressent à tous les témoins.

[*Difficultés techniques*]

Selon un rapport de la Chambre de commerce du Canada, le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien devrait presque tripler sa capacité pour répondre à la demande d'ici 2045. Que pensez-vous de ces propos?

Le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien a-t-il la capacité de répondre à cette augmentation projetée du trafic des marchandises?

Dans votre cas, quelles mesures prévoyez-vous entreprendre pour y arriver?

● (1050)

[*Traduction*]

M. James Clements: Permettez que j'intervienne d'abord.

Pour ce qui est de tripler d'ici 2045, je n'ai pas fait le calcul. Cela semble un peu excessif. À long terme, si on tient compte de la demande ferroviaire, c'est à peu près l'équivalent du PIB. Il y a évidemment des variations dans la production agricole ou l'ouverture d'une nouvelle mine, disons de potasse. Il ne s'agit pas de tripler, mais nous devons certainement continuer à investir. Nous devons continuer d'accroître la capacité de notre réseau et d'améliorer notre efficacité.

M. Brad Bodner: C'est tout à fait vrai. Tripler semble assez excessif. Je me demande comment nous pourrions obtenir cela à l'étranger. Vous avez entendu Peter Xotta parler de pénurie de terrains et de développement portuaire, etc. Je ne peux pas imaginer que le volume puisse tripler dans une région urbaine comme Vancouver, et je sais ce qui est disponible à Rupert.

Pourrait-on doubler? Je ne sais pas. Encore une fois, comme James l'a dit, je n'ai pas vraiment fait ce genre de calculs depuis des décennies. Nous essayons de planifier nos activités sur environ cinq ans et de nous y tenir.

Le côté portuaire sera extrêmement important en raison de l'empiètement urbain et de tout le reste, comme le manque de terres et la résistance accrue à l'égard de cette activité au sein des collectivités.

M. Derek Ollmann: Je vais vous faire part de mon point de vue.

Nous allons continuer d'investir dans nos principaux corridors. Nous exploitons également un corridor ferroviaire qui appartient à l'ICF sur l'île de Vancouver. C'est un corridor entre Victoria et Courtenay qui relie Port Alberni. Nous allons continuer de travailler avec l'ICF pour développer ces principaux corridors.

M. Geoff Cross: De façon isolée, il est difficile d'imaginer ce que devrait être le réseau routier régional pour pouvoir soutenir toutes ces interactions. Je sais que le port a fait un excellent exercice de planification de scénarios. Ce pourrait être un des scénarios.

Nous commençons à viser 2050 concernant l'utilisation des terres et notre réseau régional dans le Grand Vancouver, et il faut vraiment se faire une idée de la situation compte tenu de différentes dynamiques et comprendre où se situera le poste de signalisation dans les 5 à 10 prochaines années pour vous indiquer la trajectoire que vous suivez.

M. Ken Hardie: Monsieur Cross, vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait une coalition des transports, un groupe d'organismes qui se réunissent pour examiner, je l'espère, le réseau de transport d'un point de vue global.

Tout d'abord, pouvez-vous le confirmer? Qui y participe et de quoi parlez-vous?

● (1055)

M. Geoff Cross: Il y en a plusieurs. Le Gateway Transportation Collaboration Forum, qui regroupe le port, TransLink, Transports Canada comme facilitateur, et le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la province. Compte tenu du nouveau financement de la GTCF, nous avons fait beaucoup de travail en collaboration pour comprendre quels sont les projets pour 2030 et nous les avons regroupés pour voir comment ils se concertent pour obtenir de meilleurs résultats. Des modèles ont été établis à cet égard. Il y a probablement plus à faire.

Nous avons aussi un conseil du fret urbain qui utilise ces mêmes protagonistes, mais qui étend cela à la GTCF, à l'YVR et à d'autres pour être en mesure de comprendre les différentes dynamiques à l'oeuvre. Il examine des choses comme la simplification des permis, les règlements sur le stationnement, les éléments de gestion, et ce que nous devons ajouter au réseau routier régional. À l'heure actuelle, nous prévoyons une expansion d'environ 10 % à la mesure de la croissance de la région.

La présidente: Merci, monsieur Cross.

La parole est à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je vais vraiment creuser la question du — faute d'un meilleur terme — je dirais du réseau régional. Comme vous le savez, on propose de créer un Fonds des corridors commerciaux. Les bénéficiaires de ce fonds seront ceux qui s'associent à une stratégie plus vaste pour les corridors commerciaux.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Ollmann, qui représentez les exploitants de lignes secondaires, parce que c'est probablement vous qui avez le plus besoin de cette mise de fonds. Mais ma question s'adresse à vous quatre.

Comment resserrez-vous la collaboration au sein du réseau régional pour ensuite vous intégrer à une stratégie plus vaste, à l'échelle locale, nationale, voire internationale et obtenir ainsi les avantages nets de ce partenariat et/ou des contributions du Fonds des corridors commerciaux afin de gérer vos actifs et d'autofinancer vos projets d'immobilisations grâce à des contributions opérationnelles annuelles plus saines et plus disciplinées?

Je suis sûr que le CN comprend cela, puisque c'est ce qu'il essaie de faire tous les ans. Vous êtes souvent à court de ressources, et je suis sûr, monsieur Ollmann, que vous êtes effectivement à court de ressources.

Premièrement, comment travaillez-vous ensemble pour créer ce réseau, cette stratégie? Deuxièmement, comment travaillez-vous ensemble pour avoir la capacité de puiser dans le Fonds des corridors commerciaux grâce à l'environnement plus réseauté que vous créez par rapport à l'environnement individuel?

M. Derek Ollmann: En fait, Southern Railway a présenté deux demandes au Fonds des corridors commerciaux. Malheureusement, ni l'une ni l'autre n'a été acceptée. L'une d'elles visait à consolider notre pont ferroviaire du Queensborough. L'autre à ajouter de la capacité sur l'île Annacis, où se trouve notre plus grand terminal d'automobiles. Ce terminal reçoit la majorité des automobiles importées qui sont distribuées dans l'ensemble de l'économie canadienne. Nous travaillons avec nos partenaires de la catégorie 1 pour développer ce service intermodal complet. C'est notre intégration au réseau ferroviaire de catégorie 1.

Encore une fois, notre stratégie consiste à relier les terrains industriels éloignés qui ne sont pas contigus au corridor de la classe 1 au réseau ferroviaire nord-américain.

M. Brad Bodner: Nous investissons environ 20 % de nos recettes chaque année. Derek a parlé de 12 %.

Les projets que nous envisageons dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux... Nous avons fait beaucoup de coordination, tout comme le CP, avec le port de Vancouver. Cela s'est très bien passé. Nos plus grandes difficultés se trouvent au bout de la ligne, là où nous avons cinq chemins de fer et où l'empiètement urbain et le trafic maritime influent sur l'utilité de l'infrastructure parce que les ponts doivent être ouverts. C'est là que cela devient très compliqué.

Du côté de la rive nord, où va le financement fédéral, l'une des raisons pour lesquelles il est très difficile de procéder à une analyse de rentabilisation pour obtenir le financement, à raison de 200 millions de dollars, de l'amélioration de la capacité, c'est que, en vertu de la loi fédérale, nous devons offrir un service au réseau de transport du CP à un tarif très bas. De plus, une bonne partie de la circulation sur la rive nord est constitué par le transport réglementé des céréales, de sorte que le rendement du capital investi est extrêmement faible. Nous considérons que ce fonds peut compenser les contraintes imposées à notre capacité de produire un rendement.

M. Vance Badawey: James.

M. James Clements: Nous avons participé au travail du groupe de collaboration de Vancouver. Il y a aussi le Greater Vancouver Gateway Council. Nous travaillons avec tous les intervenants du Lower Mainland. Les mémoires présentés par le port traduisaient tous les commentaires de tous les protagonistes de l'établissement des priorités. Nous étions certainement parmi les principaux intervenants et nous avons contribué à l'élaboration de l'analyse de rentabilisation.

● (1100)

M. Vance Badawey: Même si vous êtes dans le domaine ferroviaire, concernant les différents modes de transport — eau, rail et route —, où voyez-vous les goulots d'étranglement dans votre réseau?

M. Derek Ollmann: Mon réseau est beaucoup plus petit que le réseau ferroviaire de catégorie 1, mais le pont ferroviaire du fleuve Fraser dont Brad a parlé est un exemple. Je suis l'un des trois exploitants de trains de marchandises qui empruntent ce pont. Il est très achalandé. Ce n'est pas dangereux. C'est simplement un goulot d'étranglement. Si l'on investissait dans ce pont ferroviaire, on ferait certainement augmenter la vitesse de passage.

M. Vance Badawey: Geoff.

M. Geoff Cross: Nous avons un certain nombre de problèmes routiers. J'en ai signalé un. Il y a la route périphérique au sud du Fraser, mais on a besoin depuis longtemps d'un meilleur raccordement au nord du Fraser.

L'autre élément dont James a parlé, c'est que nous avons effectivement un problème, et il va prendre de l'ampleur, sur la côte Ouest...

M. Vance Badawey: Puis-je vous interrompre? Merci. Je suis désolé, mais je vais manquer de temps.

Qui est responsable des routes?

M. Geoff Cross: Ce serait partagé entre nous, la province et les municipalités.

M. Vance Badawey: On nous aussi parlé de cela à Niagara, et ce qui est malheureux, c'est que les deux provinces ont refusé de participer à cet exercice. Je trouve cela très malheureux parce que cela relève souvent de leur compétence. C'est pour cela que nous sommes ici. Nous essayons de trouver une solution à certains de ces goulots d'étranglement.

Premièrement, en avez-vous discuté avec la province et, deuxièmement, comment pouvons-nous participer à l'élimination de ce goulot d'étranglement?

M. Geoff Cross: Nous en avons discuté avec les responsables provinciaux. C'est une priorité qu'ils comprennent. La participation au conseil du fret urbain est essentielle.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

J'espère pouvoir aborder deux points avec vous, monsieur Clements. J'aimerais parler du projet de loi C-69 si cela est possible, mais je veux d'abord aborder l'autre question que vous avez soulevée au sujet de ma ville natale, Edmonton, à savoir le viaduc de 50 Street. Vous avez parlé d'un viaduc. À ce que je sache, il y a encore débat entre tunnel et viaduc. Est-ce qu'on est sûr que ce sera un viaduc?

M. James Clements: Non, l'ingénierie finale n'a pas été faite. Le mémoire initial l'envisageait, je crois, comme tunnel, mais la décision finale n'a pas encore été prise.

M. Matt Jeneroux: Je vous ai entendu parler de viaduc et j'ai pensé que vous devanciez peut-être l'annonce pour nous. Je sais que cela devait se faire cet été, mais cela n'a pas encore été fait.

Pour ce qui est de la participation du CP, puisque j'ai grandi à Edmonton et que, résidant de ce côté-là de la ville, j'y ai parfois attendu le train patiemment, je suis au courant de votre participation à la ligne de chemin de fer. Cependant, en ce qui concerne le financement, pouvez-vous m'expliquer...? Je ne pense pas que vous ayez fourni des fonds, mais avez-vous participé au processus décisionnel lorsque cela a été annoncé?

M. James Clements: Nous avons, en effet, eu des discussions avec la province et avec la municipalité, et, en vertu de la Loi sur les transports au Canada et du précédent établi par l'Office des transports du Canada, il y a un élément de financement des chemins de fer. Dans ce cas-ci, comme le chemin de fer existe depuis longtemps à cet endroit, c'est modeste, mais nous sommes déterminés à verser notre part de financement telle qu'elle a été envisagée dans le cadre de cette discussion.

M. Matt Jeneroux: Ce montant est-il public?

M. James Clements: Je ne crois pas, mais c'est moins de 5 millions de dollars. C'est relativement modeste comparativement au coût total.

M. Matt Jeneroux: Est-ce que cela faisait partie de la discussion qui a mené à la décision, à savoir que le CP appuierait le projet d'un montant quelconque?

M. James Clements: Oui. Nous avons aussi participé à cette analyse de rentabilisation lorsqu'elle a été présentée.

M. Matt Jeneroux: Très bien. Quelle est la situation actuelle? Où en est-on? Est-ce qu'on attend les plans? Est-ce qu'il y a eu des retards?

M. James Clements: Nous ne sommes pas le principal partenaire, et je ne sais donc pas exactement où on en est. Nos ingénieurs continuent d'assurer la liaison avec le partenaire principal, mais je ne peux pas vous dire ce qu'il en est exactement.

M. Matt Jeneroux: Qui est le partenaire principal?

M. James Clements: Je crois que c'est la municipalité.

M. Matt Jeneroux: Si je ne me trompe pas, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser 39,8 millions de dollars. La province s'est engagée à verser 28 millions de dollars et la ville, 19 millions de dollars.

Encore une fois, je suis curieux de savoir où on en est. Avez-vous une idée du moment où il pourrait être construit, ou quoi que ce soit?

● (1105)

M. James Clements: Non, mais, de notre côté, nous allons l'appuyer le plus rapidement possible. Nous ne serons pas le goulot d'étranglement.

M. Matt Jeneroux: Je suis sûr que la plupart des promoteurs au pays l'appuieront, mais nous avons constaté des retards importants dans l'infrastructure partout au pays, et j'aimerais donc savoir si vous avez eu des nouvelles à ce sujet. On dirait que c'est encore en préparation, même si on s'attendait à ce que les plans soient faits cet été. Il n'y a toujours rien.

Rapidement, pourriez-vous nous en dire davantage sur les répercussions du projet de loi C-69 et sur ce qu'il signifierait pour le CP en particulier?

M. James Clements: Notre préoccupation fait écho à celle du groupe de témoins précédent. En ajoutant incertitude et complexité au processus d'examen, on risque de décourager les investisseurs susceptibles de s'intéresser aux projets d'infrastructure qui amélioreront la chaîne d'approvisionnement.

La présidente: Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je ne reprendrai pas la question que j'ai abordée plus tôt concernant le nombre d'accidents. Cela dit, pour ne pas vous laisser en plan, j'ai trouvé la citation dont ma question s'inspirait et qui est tirée du rapport du Bureau de la sécurité des transports. Elle va comme suit: « En 2017, on a signalé 1 090 accidents ferroviaires au BST; il s'agit d'une augmentation de 21 % par rapport à 2016 ».

J'imagine que vous aurez l'occasion, à l'extérieur de ce comité, de m'expliquer la différence entre la vision du BST et la vôtre. Il est question dans votre cas d'une décroissance, ce qui est une bonne nouvelle. En effet, s'il y a moins d'accidents de votre côté, c'est positif, mais comment explique-t-on la différence entre ces deux visions?

Monsieur Clements, vous avez dit que, dans le cadre des futurs programmes de financement destinés à ces corridors, il faudrait séparer les projets qui traitent du transport de marchandises et du transport de passagers.

En sommes-nous au point où la croissance va impliquer deux réseaux ferroviaires différents? Autrement dit, va-t-on établir des voies réservées au transport de passagers et d'autres consacrées au transport de marchandises plutôt que de les laisser se partager les voies?

[*Traduction*]

M. James Clements: Pour revenir à une question de M. Badawey à laquelle je n'ai pas répondu, le Lower Mainland est certainement l'endroit le plus difficile de tout notre réseau. À mon avis, il faudrait envisager une solution à long terme pour les trains de banlieue du Lower Mainland. À l'époque où nous n'avions pas le meilleur rendement pour ce qui est du transport des céréales, nous avons également fait l'objet de plaintes importantes au sujet des retards du West Coast Express.

En matière d'infrastructure, nous étions occupés à équilibrer toutes ces priorités, et personne n'y a trouvé son compte. Pour éviter cela, on peut, entre autres, séparer les deux. De cette façon, les trains de banlieue et le transport de fret ne seront pas coincés. On n'a donc pas à choisir ce qu'il faut faire aujourd'hui: repérer un silo-élévateur Cascadia ou transporter les gens au travail le matin.

Ce n'est pas une stratégie canadienne globale. C'est un problème propre au Lower Mainland.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Est-ce qu'on dispose des terres nécessaires pour établir ce double réseau? Peut-on acheter suffisamment de terres pour le faire?

[*Traduction*]

M. James Clements: Il serait très difficile et très coûteux de construire une voie supplémentaire le long du bras de mer. Je pense que ce serait également difficile sur le plan environnemental. Il y a d'autres solutions pour reconnecter et remanier le réseau de banlieue afin de tirer parti de l'infrastructure existante et d'attirer efficacement les passagers de la collectivité satellite vers un réseau existant dans la partie centrale de la zone continentale.

M. Cross est plus expert que moi en matière de transport de passagers.

La présidente: Je suis désolé, monsieur Cross. Votre temps est écoulé.

M. Geoff Cross: D'accord.

La présidente: Je tiens à vous remercier tous d'être venus et de nous avoir fourni beaucoup d'information.

Nous allons suspendre la séance pendant une minute, le temps de changer de groupe de témoins.

Il y aura tribune libre de 17 h 30 à 18 h 30 ce soir, si vous voulez passer.

Merci.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1115)

La présidente: La séance est ouverte. Merci beaucoup de participer à notre étude.

Accueillons M. Roger Nober, vice-président exécutif, Droit et affaires de l'entreprise, chez BNSF Railway Company; de Global Container Terminals, Marko Dekovic, vice-président aux Affaires publiques; et, de Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd., Rob Booker, vice-président principal, Exploitation et maintenance.

Monsieur Nober, voulez-vous commencer? Vous avez cinq minutes. Quand je lèverai la main, ils pourront vous couper la parole.

M. Roger Nober (directeur général adjoint, Droit et affaires de l'entreprise, BNSF Railway Company): Je ferai de mon mieux, madame la présidente, pour le faire en cinq minutes.

Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, de me permettre de témoigner ici aujourd'hui au nom de la BNSF Railway Company.

Nous sommes la plus grande société ferroviaire privée de transport de marchandises au monde. Notre siège social est situé à Fort Worth, au Texas, et nous sommes une filiale en propriété exclusive de Berkshire Hathaway, mais nous faisons partie des transporteurs de catégorie 1 en Colombie-Britannique et au Canada depuis notre arrivée en Colombie-Britannique en 1909. Nous desservons plusieurs provinces au Canada, et c'est un élément essentiel de notre réseau et de nos activités.

J'aimerais dire quelques mots à mon sujet. Je suis vice-président exécutif de BNSF. Auparavant, j'étais président du U.S. Surface Transportation Board, qui est l'équivalent de l'Association des transports du Canada. Avant cela, j'étais conseiller principal du U.S. House Transportation Committee, qui est l'homologue de votre comité à la Chambre des représentants des États-Unis. J'ai témoigné très souvent aux États-Unis, mais jamais au Canada. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous parler un peu de notre chemin de fer.

Nous vous félicitons de vous intéresser à l'importance des corridors commerciaux et du commerce international. Le commerce international est un élément essentiel des activités de notre entreprise. Nous sommes la troisième catégorie 1 au Canada. Nous fournissons au port de Vancouver des services ferroviaires essentiels de catégorie 1 à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Nous travaillons main dans la main avec nos homologues du Canada — le Canadien National et le Canadien Pacifique —, dont des représentants étaient ici tout à l'heure. Ce sont de bonnes entreprises, et nous aimons travailler avec elles. Nous estimons également que, en plus du service qu'elles peuvent offrir, notre entreprise peut offrir un réseau élargi aux États-Unis et procurer un avantage concurrentiel au port de Vancouver.

Notre empreinte est vaste. Nous avons 52 000 kilomètres de voies ferrées, soit 33 000 milles. De ce nombre, bien sûr, seulement 38 kilomètres se trouvent en Colombie-Britannique, mais cela nous permet de nous relier au reste de notre réseau dans 28 États et dans l'ensemble des États-Unis.

Selon nous, les politiques publiques du gouvernement canadien à l'égard du commerce et des corridors commerciaux est un soutien qui constitue un avantage concurrentiel réel. Nous desservons tous les grands ports du Pacifique et de la côte Ouest de l'Amérique du Nord. Nous admirons beaucoup les initiatives de politique publique que vous avez tous pour reconnaître l'importance du commerce à l'échelle nationale et locale, le secteur privé et les collectivités travaillant ensemble pour être en mesure d'atténuer l'impact du commerce et d'investir dans des corridors commerciaux. Nous sommes heureux d'y avoir participé, et c'est ce qui vous distingue vraiment, à notre avis, des ports américains. Cela donne un grand avantage au Canada.

Notre objectif est de continuer à servir ici et de pouvoir faire partie du marché. Nous avons investi dans notre ligne pour pouvoir prendre de l'expansion dans la région de Vancouver. Nous sommes déterminés à fonctionner en respectant les normes de sécurité. Nous sommes déterminés à investir dans notre système. Nous avons investi dans certaines immobilisations parmi les plus importantes qu'une société de transport de marchandises ait jamais faites dans son réseau. Nous pensons que cela témoigne de notre bilan sans précédent en matière de sécurité, particulièrement en ce qui concerne le coût de l'équipement, les déraillements, l'état de nos voies et l'état de notre réseau.

Comme je l'ai promis, madame la présidente, je serai bref et je terminerai avant mes cinq minutes.

Je vous remercie de me donner l'occasion d'être ici. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des membres du Comité et de tous les protagonistes ici présents. Nous voulons vraiment continuer de participer au commerce au Canada et au commerce international à partir de la région métropolitaine de Vancouver.

Sur ce, je vous remercie.

● (1120)

La présidente: Nous sommes très heureux de vous avoir parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Dekovic.

M. Marko Dekovic (vice-président, Relations publiques, Global Container Terminals): Merci.

Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité. Bienvenue à Vancouver.

Au nom de GCT, Global Container Terminals, je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de votre importante étude sur la stratégie canadienne en matière de transport et de logistique, et en particulier dans le cadre de votre examen des corridors commerciaux de l'Ouest canadien.

Compte tenu de la multitude d'enjeux — les tendances du marché, les enjeux stratégiques, ici et à l'étranger — auxquels est actuellement confrontée la chaîne d'approvisionnement du transport, votre étude arrive à point nommé, et nous nous en réjouissons.

Global Container Terminals fonctionne au coeur de la porte d'entrée du Pacifique au Canada. Nous sommes le principal lien commercial du pays avec l'Asie. Non seulement nous sommes le principal locataire du port de Vancouver, mais nous sommes aussi le plus grand exploitant de terminaux à conteneurs au Canada et, en fait, le plus important employeur maritime au pays. Nous sommes fiers d'avoir notre siège social ici, à Vancouver, et nous appartenons à des fonds de pension canadiens privés.

Depuis plus d'une centaine d'années, Global Container Terminals est un promoteur et un investisseur dans les principales infrastructures portuaires de l'Ouest canadien. Nous possédons également deux terminaux aux États-Unis, dans le port de New York et au New Jersey, soit GCT New York et GCT Bayonne. Nous contribuons depuis longtemps à l'économie et à la production de richesse, notamment dans cette province. Nous sommes engagés envers le Canada, et nos investissements actuels et à venir prévus dans le port de Vancouver aideront à améliorer et à accroître la capacité commerciale du pays, ainsi que notre compétitivité à l'échelle mondiale.

Nous sommes bien placés pour appuyer les bonnes stratégies de croissance dont le Canada a besoin pour répondre à la demande en matière commerciale et de capacité, tout en garantissant le meilleur service à la clientèle de notre secteur et prenant des mesures respectueuses de l'environnement. Sur ce dernier point, nous tenons à souligner que Global Container Terminals est déterminé à continuer d'améliorer sa performance environnementale par des innovations systématiques dans notre fonctionnement, ainsi que par un développement adapté, c'est-à-dire en multipliant les activités de notre entreprise par la densification, d'abord, des empreintes des terminaux existants.

Nous maintenons cet engagement. Par exemple, nous avons reçu le prix Clean50 Top15 Projects du Canada pour 2017, et nous avons reçu une reconnaissance de Green Marine pour nos résultats de pointe en matière de performance environnementale. Tout récemment, nous avons obtenu une certification dans le cadre du programme Climate Smart, mis en place par l'administration portuaire Vancouver-Fraser. La Chambre de commerce de Delta nous a décerné le prix de l'entreprise verte de l'année. Nous avons également été honorés récemment par le prix du partenaire EcoConnexion du CN pour 2018.

Nous sommes fiers de ces réalisations et nous continuerons d'intégrer la durabilité dans toutes nos opérations et nos décisions.

Comme d'autres exploitants du transport maritime en Colombie-Britannique, GCT cherche à développer son efficacité tout en augmentant les volumes. Notre capacité — et par conséquent, la possibilité pour les corridors commerciaux de l'Ouest canadien de donner leur plein rendement — repose en grande partie sur une réputation de fiabilité, de prévisibilité et d'uniformité dans tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement au sein de laquelle nous fonctionnons. Des relations fiables avec nos fournisseurs et nos partenaires commerciaux, une collaboration honnête et de bonne foi avec notre propriétaire foncier et notre organisme de réglementation, et des règles du jeu équitables pour le développement d'une capacité durable et abordable sont autant d'éléments essentiels à l'optimisation intégrale du corridor commercial de l'Ouest canadien.

À mesure que les relations commerciales du Canada continuent de se diversifier, il est indispensable, à court et à long terme, de maximiser pleinement l'accès à ces marchés. Pour construire le corridor commercial le plus solide possible, nous encourageons fortement le gouvernement du Canada à continuer de mettre l'accent sur les immobilisations les plus stratégiques et les plus utiles dans les principales infrastructures portuaires de l'Ouest canadien, ainsi que dans le milieu maritime en général.

Ces décisions en matière d'investissement devraient être prises au sein de cadres de collaboration comme le Gateway Transportation Collaboration Forum et s'appuyer sur les avis éclairés de protagonistes du secteur d'activité. Il y aurait lieu de prévoir des mécanismes de financement adaptés et de tirer pleinement parti du potentiel commercial de la Colombie-Britannique en investissant dans des projets d'utilisateurs communs prioritaires qui ont fait leurs preuves dans le secteur privé. Si ces investissements ne sont pas faits en fonction de ces principes, ils ne produiront pas de résultats positifs profitant à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Nous nous réjouissons de la participation du Comité à l'analyse de ces questions importantes et nous avons hâte de voir le résultat de vos travaux.

Je vous remercie encore une fois de votre temps et, bien sûr, je serai heureux de répondre à vos questions.

● (1125)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Booker, je vous en prie, c'est à vous.

M. Rob Booker (vice-président directeur, Opérations et maintenance, Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.): Bonjour. Je m'appelle Rob Booker et je suis vice-président principal chargé de l'exploitation chez Neptune Bulk Terminals.

Contrairement à Roger, c'est la première fois que je témoigne quelque part, et veuillez m'excuser si je suis un peu nerveux ce matin.

La présidente: Nous sommes un groupe amical, alors ça va aller.

M. Rob Booker: Pourquoi Rob Booker et pourquoi Neptune? Je vais vous l'expliquer rapidement.

J'ai ma troisième carrière devant moi. J'ai travaillé pendant des années dans le domaine de l'exportation, qu'il s'agisse du secteur d'exploitation minière, de ma carrière au syndicat des débardeurs ou, enfin, de la gestion et du développement des ports et des terminaux.

Pourquoi Neptune? Neptune est sur la rive nord. Si vous en avez l'occasion, venez nous rendre visite. Marko a parlé un peu de densité et d'intensité. Nous avons 29 hectares, soit un peu moins de 3 % de la superficie portuaire. Nous allons traiter 11 % du volume cette année. Nos exportations atteindront 4 milliards de dollars cette année. Nous sommes exclusivement canadiens. Tout ce que nous recevons est extrait au Canada et exporté pour le Canada. Chaque emploi associé à cela est un emploi canadien. C'est un emploi imposé au Canada. Tout se fait par train. Nous ne faisons pas de transport routier. Nous n'utilisons que le transport ferroviaire.

Parmi les nombreux exposés que vous entendrez aujourd'hui, huit ont une incidence directe sur notre capacité à soutenir la concurrence ou à fonctionner. Le port de Vancouver, les chemins de fer, l'administration portuaire, les pilotes — six autres ont un impact indirect. Si le port de Nanaimo décide ce matin qu'il n'y aura plus de mouillages pour le port de Vancouver, mon entreprise va avoir des problèmes. L'interconnexion logistique est massive.

Nos relations avec le gouvernement fédéral et les infrastructures sont exceptionnelles. La zone commerciale de la rive nord était prête en 2008-2009 et a permis de terminer des travaux de 400 millions de dollars dans le port. Le gouvernement fédéral a investi 268 millions de ces 400 millions de dollars. Le secteur privé fournira les 232 millions de dollars restants. Neptune sera en fin de compte responsable de 120 millions de dollars de ce remboursement pour cette infrastructure.

Grâce à cet investissement de 400 millions de dollars sur la rive nord, c'est un milliard de dollars d'infrastructure qui a été construit. C'était la première étape. Si vous entendez parler du G3... Peter Xotta déteste quand je dis cela. Il a dit que le port de Vancouver était le plus grand port de la côte Ouest et le plus grand port du Canada. La rive nord à elle seule, si le reste tombait dans l'océan — et les gens qui ont été secoués par le tremblement de terre détestent que je dise cela —, resterait le plus grand port du Canada, juste cette chaîne de terminaux le long de la rive nord. Quand le CN et le CP parlent de l'intensité de l'activité ferroviaire sur la rive nord, cela en fait partie.

À elle seule, Neptune est responsable de 400 emplois directs à Vancouver. Ces emplois sont assez bien rémunérés pour vous permettre d'acheter une maison ici. Ce n'est pas une mince affaire. Les emplois indirects associés à nos dépenses primaires sont de de l'ordre de 20 pour 1. Les mines, les chemins de fer — tous ces emplois indirects sont fabuleux.

Quelle est la prochaine étape?

Nous sommes ravis de la série de mesures de financement actuellement proposée. Une grande partie va au-delà de la rive nord, mais cela facilite l'accès au terminal. C'est une excellente nouvelle. Cela répond à une préoccupation immédiate. Nous sommes en train d'investir 500 millions de dollars. Le CN et le CP vous ont parlé aujourd'hui d'un investissement de 340 millions de dollars. Nous allons investir 500 millions de dollars sur deux ans pour porter la capacité de notre terminal à 30 millions de tonnes. Aujourd'hui, nous exportons 17 millions de tonnes. D'ici la fin de 2020, nous prévoyons exporter 28 à 30 millions de tonnes par le biais de Neptune. Cela représente une croissance de 160 000 wagons à près de 320 000 wagons par an, et de 300 à 650 navires par an, à raison d'une empreinte de 3 %, soit 29 hectares. Nous doublerons notre impact sur l'économie — soit près de 10 milliards de dollars d'ici 2021.

Le défi que vous devez relever... Je crains que vous ayez un problème illimité. Il y a la fin de la capacité ferroviaire illimitée. Tout au long de ma carrière, j'en ai bénéficié, mais je pense que vous avez entendu dire aujourd'hui que cela tire à sa fin. Ce n'est pas vrai. Nous avons bénéficié de terres industrielles illimitées. Cela, oui, tire à sa fin. Il y a aussi l'avantage de la demande illimitée de produits canadiens — la demande illimitée de céréales canadiennes, la demande illimitée de potasse canadienne, la demande illimitée de charbon métallurgique canadien.

C'est une tâche difficile. Vous êtes confrontés à des problèmes de capacité actuelle et vous avez entendu parler de problèmes de capacité à long terme. Je pense qu'il faut des stratégies très différentes à cet égard. Si le pont ferroviaire était gravement endommagé, nous aurions de graves difficultés économiques.

● (1130)

J'ai terminé.

La présidente: Merci beaucoup. C'est incroyable de voir à quel point nous parlons de millions et de milliards de dollars partout, surtout dans ce Comité.

Nous allons passer à M. Liepert.

M. Ron Liepert: Avant de poser une question, j'ai besoin d'éclaircissements. L'une des choses qui se produisent toujours devant ces comités, c'est que les témoins utilisent une terminologie qui... Je ne peux pas parler au nom de mes collègues, mais nous sommes ici deux ou trois gars des Prairies. Qu'est-ce que la rive nord? Je croyais qu'on parlait de la côte Ouest.

M. Rob Booker: La rive nord est la différence entre Crowsnest Pass et Banff.

M. Ron Liepert: De quoi parle-t-on? Je connais relativement bien la côte Ouest.

M. Rob Booker: La rive nord représente tout ce qui se trouve de l'autre côté de la Baie Burrard à partir du centre-ville. Si vous traversez le pont Second Narrows et le pont Lions Gate, vous êtes sur la rive nord. M. Xotta vous a parlé ce matin d'un tas de soufre au pont Lions Gate...

M. Ron Liepert: C'est la rive nord. Qu'est-ce qui ne l'est pas?

M. Rob Booker: La rive sud, dont le CP vous a beaucoup parlé concernant l'accès aux voies ferrées et les terminaux de conteneurs... c'est ça, la rive sud.

M. Ron Liepert: Où est-ce que c'est?

Une voix: C'est ce côté-ci de la ville.

M. Ron Liepert: C'est la rive sud. D'accord, c'est clair maintenant.

Je voulais poser quelques questions.

Vous êtes le Burlington Northern.

M. Roger Nober: Oui. Nous étions à l'origine le Great Northern, puis le Burlington Northern et maintenant le BNSF.

M. Ron Liepert: Avez-vous dit que vous aviez 38 milles ou 38 kilomètres de voies ferrées?

M. Roger Nober: On parle en kilomètres en Colombie-Britannique depuis 1909.

M. Ron Liepert: Vous partez du port...?

M. Roger Nober: Nous allons du port à Blaine.

M. Ron Liepert: À Blaine, dans l'État de Washington...? Très bien.

Compte tenu de la faiblesse du dollar canadien, est-ce qu'il est possible, à moindre coût, pour les exportateurs américains de venir au Canada et d'utiliser vos installations? Je pense aux droits de bassin, etc., s'ils sont en dollars canadiens plutôt qu'américains — et Dieu sait que notre dollar canadien pourrait descendre encore plus bas à l'allure où nous allons. Qu'en pensez-vous?

M. Roger Nober: Les ports canadiens présentent un certain nombre d'avantages sur le plan financier par rapport à certains ports américains. En commençant par le coût de la main-d'oeuvre, la capacité d'utiliser plus efficacement la technologie et les frais d'entretien des ports — la taxe ne s'applique pas aux conteneurs et aux marchandises qui entrent au Canada. Il y a aussi le dollar et une partie du soutien public-privé à l'infrastructure. Ce sont des avantages concurrentiels pour Vancouver.

Par ailleurs, les exportateurs ou les importateurs tiennent compte de la taille du marché local. De ce point de vue, l'empreinte de Los Angeles-Long Beach est beaucoup plus grande.

Il suffit de regarder les chiffres pour constater que Vancouver a gagné des parts de marché dans les ports de la côte Ouest. Cela ne fait aucun doute.

M. Ron Liepert: Je voulais poursuivre dans la même veine avec Marko.

Vous avez dit avoir des installations de conteneurs au New Jersey et ailleurs aux États-Unis.

● (1135)

M. Marko Dekovic: Nous avons deux terminaux dans le port de New York et au New Jersey. L'une d'eux se trouve à Staten Island.

M. Ron Liepert: Qu'est-ce que le Canada pourrait apprendre des États-Unis selon votre expérience opérationnelle au Canada et aux États-Unis? Quelles sont les choses qu'ils font mieux que nous et que nous pourrions envisager d'intégrer ici?

M. Marko Dekovic: Il n'y en a probablement pas beaucoup. En fait, ce serait plutôt l'inverse.

M. Ron Liepert: C'est bon à entendre, mais il doit bien y avoir quelque chose.

M. Marko Dekovic: Pour vous donner une idée, New York et le New Jersey ne sont pas un port d'entrée. C'est un énorme marché local. Il y a beaucoup de transport routier, mais il n'y a pas de système de réservation pour les camions. Nous en avons eu un pendant un certain temps. Nous avons en fait transféré ce savoir d'ici et nous avons été les premiers à le faire là-bas. C'est un exemple de transfert de connaissances.

Ce qui est peut-être différent, c'est que l'administration portuaire a un mandat beaucoup plus clair. C'est un mandat complexe, mais clair. C'est beaucoup plus transparent et beaucoup plus directement lié aux élus dans le modèle de gouvernance. C'est complexe parce qu'il s'agit d'une autorité binationale. Les gens diraient qu'il y a un plus haut niveau de reddition de comptes.

M. Ron Liepert: Qu'en est-il du fardeau de la réglementation, par exemple? Est-ce qu'il y a des préoccupations en matière de réglementation au Canada qui n'existent pas aux États-Unis dans votre entreprise et dont nous pourrions tirer des leçons?

M. Marko Dekovic: C'est assez semblable.

M. Ron Liepert: Vraiment? D'accord, et qu'en est-il de la politique fiscale, pour vous, comme exploitant?

M. Marko Dekovic: Je ne suis pas expert en la matière, et je pourrais donc vous revenir à ce sujet, mais, dans l'ensemble, c'est un modèle fiscal très différent parce que les administrations portuaires et tout ce qui s'y passe appartiennent à l'État et sont gérées par l'État.

M. Ron Liepert: Très bien.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je ne vais pas décevoir votre collègue M. Ketcham, monsieur Nober. Je veux parler de votre ligne qui traverse White Rock et qui longe la côte. Si le commerce augmente, compte tenu des contraintes de vitesse et des risques de glissements, etc., comment conciliez-vous cela?

M. Roger Nober: Nous reconnaissons certainement que les collectivités de White Rock et de Surrey ont des préoccupations au sujet de cette ligne de chemin de fer et des volumes qui y ont été transportés, et nous travaillons avec elles depuis de nombreuses années pour essayer d'atténuer certains de ces problèmes, dont certains ont trait aux pratiques d'exploitation et d'autres à l'infrastructure, comme les ponts piétonniers.

Nous estimons que la capacité de la ligne est suffisante pour permettre une augmentation raisonnable du volume, et, s'agissant de produits de consommation, il y a souvent des trains-blocs qui offrent une grande efficacité. Je pense que certaines des préoccupations de la collectivité sont vraiment des préoccupations à très long terme au sujet de l'emplacement de la ligne et des moyens d'atténuation. Ces défis sont nombreux. Un certain nombre de collectivités, dans notre réseau, ont des préoccupations semblables, et ce sont toutes des questions très difficiles parce que la collectivité...

M. Ken Hardie: Je dois vous interrompre parce que j'ai d'autres questions à poser, mais votre expérience n'est pas très différente de celle des collectivités de la région métropolitaine de Vancouver au voisinage des installations portuaires ou ferroviaires, ou, de celle de la rue Knight, qui relie une énorme quantité de poids lourds du fleuve Fraser à la Baie Burrard et passe probablement par votre entreprise, Marko.

Rob, vous avez abordé un sujet que j'aimerais voir aborder plus largement par vous deux, messieurs. Vous étiez ici. Vous avez écouté. Qu'avez-vous entendu jusqu'à maintenant et qu'est-ce que vous avez entendu qui vous donne confiance ou qui vous inquiète concernant le niveau d'investissement que vous voulez faire pour améliorer la densité de vos opérations et augmenter la capacité?

M. Rob Booker: Concernant le projet de loi C-69 et la possibilité que l'ACVE soit l'organisme de réglementation pour l'approbation environnementale, nous n'aurions pas investi. Si cela avait été la situation il y a deux ans, nous n'aurions pas investi 450 millions de dollars, parce que le processus n'est pas sûr. C'est aussi simple que cela. Du point de vue commercial, s'il n'y a pas de certitude en matière de recettes ou de résultats, même à échéance — peu importe que ce soit oui ou non —, s'il n'y a tout simplement pas de certitude à terme quant à la possibilité d'investir.

● (1140)

M. Ken Hardie: Marko.

M. Marko Dekovic: Vous avez la capacité ferroviaire là où nous envisageons d'investir sur la rive sud, je parle de notre terminal GCT Vanterm. La capacité ferroviaire est essentielle aux investissements que le gouvernement fait sur la rive sud avec le port et le secteur privé. Elle est indispensable à cet investissement continu et permanent dans la densification de ce terminal pour garantir sa croissance.

M. Ken Hardie: Étant donné que la taille des navires augmente et que le nombre de conteneurs qui arrivent a augmenté considérablement, toujours compte tenu de la capacité ferroviaire, pensez-vous qu'il sera possible de transporter cette grande quantité de conteneurs — je mélange deux analogies ici — aussi efficacement que le font les navires qui transportent tous ces conteneurs?

M. Marko Dekovic: C'est une excellente question. Nous sommes tous aussi forts que notre maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement. Alors, oui, avec les gros navires, nous devons investir dans la capacité d'appoint côté terre. Cela signifie que les exploitants de terminaux et les chemins de fer doivent faire les investissements nécessaires et que nous, les exploitants de terminaux, devons faire ce que nous pouvons pour améliorer la vitesse à laquelle nous transférons les conteneurs d'un navire à un train.

Par exemple, nous avons lancé lundi notre projet d'investissement de 300 millions de dollars à Deltaport, où nous avons densifié notre gare de triage actuelle grâce à la semi-automatisation. C'est un exemple de situation où nous allons augmenter la capacité et la vitesse de transfert du fret d'un navire à un train en passant par notre terminal pour prendre en compte les navires plus gros et pour aider les partenaires ferroviaires en chargeant les wagons plus rapidement.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Nober, tout à l'heure, lorsque M. Dekovic répondait à une question sur l'harmonisation des réglementations américaine et canadienne, je vous ai vu hocher la tête et j'ai perçu que vous vouliez peut-être ajouter un bémol à cette prise de décision.

J'aimerais bien vous entendre sur la même question.

[*Traduction*]

M. Roger Nober: Je réfléchissais à cette très bonne question.

Compte tenu de notre expérience au Canada et aux États-Unis, y a-t-il une région des États-Unis qui aurait des leçons en matière de réglementation pour le Canada? Je me demandais si je pouvais même penser à une telle région? Il y en a qui vont dans les deux sens.

Je dirais qu'en ce qui concerne le processus de délivrance de permis et d'entretien des emprises, il y a des procédures concernant les exclusions par catégories, disons, de l'examen environnemental. On prend des pratiques d'entretien qui sont utilisées de façon courante et répétées continuellement, puis on dit qu'on les examinera une seule fois et que l'on déterminera qu'il n'est pas nécessaire de recourir à des examens individuels.

Comme vous l'ont dit les représentants du CN et du CP, notre entreprise est très capitalistique. Même pour notre investissement de 50 millions de dollars, que nous avons fait dans nos 38 kilomètres, ici en Colombie-Britannique, la capacité d'obtenir l'approbation réglementaire nécessaire pour agir à cet égard est importante.

J'avoue que je ne sais pas si le Canada a la même chose dans le cas des transporteurs de longue distance, mais c'est un aspect à l'égard duquel, lorsque les organismes de réglementation américains coopèrent, les choses peuvent très bien fonctionner pour obtenir l'autorisation de travailler sur nos voies.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je reviens à vous, monsieur Dekovic.

Vous parlez de croissance en densifiant les activités dans les terminaux existants. J'ai d'abord une question très simple qui vise à pallier mon ignorance.

Est-ce que le Port de Vancouver est maintenant capable de recevoir les Super Post-Panamax, ou est-il limité aux Panamax?

[*Traduction*]

M. Marko Dekovic: Oui. À l'heure actuelle, au port de Vancouver en particulier, GCT Deltaport est équipé pour accueillir les plus grands navires qui pourraient faire escale ou qui œuvrent dans le commerce transpacifique. Nous pouvons recevoir jusqu'à 22 000 EVP à Deltaport.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je comprends que, si vous misez sur la densification des terminaux, c'est parce qu'on a de la difficulté à croître en espace au Port de Vancouver.

Quel pourcentage d'augmentation espérez-vous aller chercher au moyen de la densification des activités?

Est-ce que cela va avoir un effet important sur la fluidité de la circulation des navires qui doivent maintenant s'ancrer au large du port en attendant leur tour de déchargement ou de chargement?

● (1145)

[*Traduction*]

M. Marko Dekovic: Ce sont d'excellentes questions. Merci.

Pour ce qui est de la densification, j'ai donné l'exemple d'un projet ferroviaire. Nous avons réussi à augmenter la capacité globale de notre terminal de 33 % en modifiant l'aménagement, en semi-automatisant et en densifiant les voies ferrées sur le terminal et en modifiant notre façon de fonctionner. On n'avait aucun terrain supplémentaire, mais il y a eu une augmentation de 33 % de la capacité totale du terminal. Voilà un exemple de gestion des gros navires et d'une plus grande capacité d'appoint.

Quant à savoir s'il en résultera un retard pour les navires, nous avons les grues nécessaires pour charger ou décharger les plus gros navires en ce moment. Les porte-conteneurs, contrairement aux vraquiers, peut-être, fonctionnent en vertu d'un programme assez régulier. De fait, le port de Vancouver a un programme d'incitatifs pour encourager les porte-conteneurs à arriver à temps, ce qui nous permet de planifier adéquatement notre main-d'œuvre et les activités des terminaux, ainsi que des chemins de fer. Cette intégration de la chaîne d'approvisionnement est encouragée. Comme je l'ai déjà dit, le transfert du fret sera aussi rapide que le maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Je cède mon temps à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, Angelo.

En ce qui concerne le développement à Deltaport, dans quelle mesure est-ce que le potentiel dans le plan influe sur les décisions qui sont prises sur la rive sud en particulier?

Marko.

M. Marko Dekovic: Comme on l'a mentionné, je pense que nous devrions utiliser le plus possible l'exploitation actuelle avant d'envisager de créer une nouvelle empreinte comme approche. Nous savons que notre concurrent et voisin, DP World, agrandit son terminal à l'inlet Burrard. J'ai mentionné que nous avions l'intention d'accroître progressivement la capacité à Vanterm, sur la rive sud, à l'inlet Burrard. Ensuite, bien sûr, nous examinerions ce que nous pourrions faire de plus au terminal GCT Deltaport à Roberts Bank.

Ils sont interreliés. En fin de compte, ce que nous voulons faire pour maintenir la compétitivité du Canada et celle du port de Vancouver, c'est d'examiner comment nous pouvons accroître la capacité progressivement et au moindre coût de construction et d'où cela vient. Si l'on veut dire par là que cela vient de l'inlet Burrard, de Prince Rupert ou de Roberts Bank, il s'agit de savoir comment nous nous assurons d'avoir une porte d'entrée concurrentielle et que nous demeurons la porte d'entrée privilégiée du Pacifique en Amérique du Nord.

M. Ken Hardie: Vous avez pris de l'expansion.

Monsieur Booker, votre entreprise a pris de l'expansion. DP a pris de l'expansion.

Messieurs, avez-vous une idée, cumulativement, de la pression supplémentaire que cela va exercer, premièrement, sur les chemins de fer et, deuxièmement, sur le réseau routier régional?

M. Marko Dekovic: Je vais peut-être commencer. La capacité ferroviaire en particulier sur rive sud nous intéresse beaucoup plus parce que, comme vous l'avez entendu dans les témoignages précédents, le corridor ferroviaire de la rive sud est limité. À mesure que nous planifions l'augmentation de notre capacité, il est difficile de savoir exactement quelle est la capacité ultime de ce corridor ferroviaire et quelles améliorations doivent être apportées, et dans quel ordre.

Nous collaborons avec l'administration portuaire et les compagnies de chemins de fer afin d'essayer d'en arriver à une entente générale ou d'avoir une idée de cette capacité pour nous assurer de ne pas être en train de trop l'augmenter et, ultimement, de ne pas être en mesure de l'utiliser.

Pour ce qui est de l'expansion de Deltaport, le projet actuel que nous avons mené à bien est en fait entièrement un projet d'expansion ferroviaire. Nous ne nous attendons donc pas à une augmentation du nombre de camions, alors que l'expansion à l'inlet Burrard des deux terminaux est un peu plus axée sur le camionnage, de sorte qu'il y aura probablement une augmentation du nombre de camions sur la rive sud également.

M. Ken Hardie: Faites-vous quelque chose dans le cas du port intérieur d'Ashcroft?

M. Marko Dekovic: GCT, plus particulièrement, ne fait actuellement rien dans le cas d'Ashcroft. Depuis quelques années, nous avons des discussions et des échanges de renseignements avec les responsables afin de cerner les possibilités. Cela ne s'est pas encore produit et nous avons remarqué récemment qu'un exploitant international de terminaux et un port en ont fait l'acquisition. Nous suivons également la situation pour savoir si cette acquisition amène quelque chose de nouveau sur le marché ou une nouvelle offre.

● (1150)

M. Ken Hardie: Monsieur Booker, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Rob Booker: Pour la rive nord... Vous avez entendu parler du tunnel et de la capacité accrue découlant de la modernisation du tunnel, de l'accroissement actuel des capacités, de G3, de Neptune, de Fibreco sur la rive nord, ainsi que de la capacité prévue par d'autres. Si on utilise 85 % de cette capacité, on utilisera la capacité totale accrue du tunnel. On prévoit utiliser tout ce que nous construisons aujourd'hui.

M. Ken Hardie: Si vous voulez continuer de prendre de l'expansion, où allez-vous le faire?

M. Rob Booker: Cela dépend, je crois, de choses comme des locomotives sans équipage. Pour ce qui est des liaisons avec les terminaux, l'ingénierie de la manutention en vrac répondra aux besoins en capacité et à l'empreinte que nous avons.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Vous avez parlé plus tôt des besoins en matière d'infrastructure et j'ai également entendu la dernière délégation dire que le gouvernement fédéral doit investir dans les ponts et d'autres secteurs d'infrastructure.

Ma question s'adresse à M. Nober et concerne le fait que le gouvernement fédéral investit dans certains de ces ponts.

Je sais qu'à Niagara il y a un pont qui enjambe la rivière Niagara et on m'a dit la semaine dernière que si un autre pont devait être construit, il ne serait pas réservé uniquement au CN et au CP. Il pourrait être réservé aussi à d'autres chemins de fer de classe 1. J'ai pensé qu'il serait avantageux d'accroître les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Êtes-vous dans la même situation?

M. Roger Nober: Pas à Niagara...

M. Vance Badawey: Non, pas à Niagara, mais ici, dans la région où nous nous trouvons.

M. Roger Nober: De toute évidence, nous croyons fermement que le modèle de partenariat public-privé que le gouvernement fédéral canadien a suivi pour l'aménagement de corridors commerciaux a été avantageux pour les collectivités. Cela a été avantageux pour les transporteurs. Cela a été avantageux pour accroître les échanges commerciaux.

Pour ce qui est d'un pont ou d'un projet en particulier, il faudrait que j'y songe un peu, mais quant au modèle général, cependant, lorsque vous offrez des partenariats publics-privés pour aider à financer l'infrastructure nécessaire, comme le député Hardie l'a mentionné il y a un instant, pour aider à gérer les répercussions sur les collectivités, c'est un modèle que nous exhortons fortement les États-Unis à suivre, parce que cela a vraiment contribué à accroître le commerce, et nous savons que cela aurait ultimement une incidence.

Une fois que notre ligne parvient au sud de la région métropolitaine, vers la frontière et aux États-Unis, nous en avons amélioré l'infrastructure en relevant la voûte du tunnel à Bellingham afin de pouvoir y faire circuler les conteneurs à deux niveaux. Mais comme l'ont dit les témoins du dernier groupe et de notre groupe, la congestion au centre-ville de Vancouver et aux abords de la ville est une préoccupation, surtout avec l'augmentation de la circulation. Nous pensons que le gouvernement fédéral pourrait faire preuve d'un véritable leadership à cet égard.

M. Vance Badawey: Merci.

La véritable raison pour laquelle nous sommes ici, c'est pour solidifier, établir une stratégie de corridor commercial plus officialisée. Cette stratégie s'appliquerait à la région de la Colombie-Britannique, bien entendu, mais aussi, sinon plus, au marché intérieur, au marché national et au marché international. Cela dit, ce que nous comptons retenir de la présente séance, c'est l'établissement d'un dialogue et d'une communication avec tous les partenaires.

Voici la question que je vous adresse à tous les trois. Avez-vous ce dialogue à l'échelle régionale? Ensuite, est-il avantageux pour vous et est-il réalisable pour vous de poursuivre ce dialogue avec vos partenaires du gouvernement fédéral et, je l'espère, des gouvernements provinciaux — s'ils sont prêts à participer — afin d'officialiser une stratégie nationale et internationale de corridors commerciaux?

Ensuite, très franchement, ce qu'une telle stratégie nous permet de mieux reconnaître, c'est où, en fin de compte, le financement des corridors commerciaux nous mènerait dans le cas d'un plan à long terme et, par conséquent, de meilleurs rendements.

M. Roger Nober: Si vous le voulez, je peux commencer.

Encore une fois, plus il y a de collaboration, mieux c'est. Plus il y a de pratiques formelles, et elles ont été ponctuelles et informelles, et plus formelles au fil du temps ici, du moins d'un point de vue de la compagnie de chemins de fer et de notre position, nous pensons que c'est un avantage. Cela permet de structurer le processus. Nous aimerions beaucoup qu'il y ait un processus plus formel. Nous voulons faire partie de la collaboration.

● (1155)

M. Vance Badawey: Excellent.

Marko.

M. Marko Dekovic: Nous collaborons depuis longtemps sur la côte Ouest, que ce soit dans le cadre de l'initiative du corridor Asie-Pacifique et des investissements subséquents. Il y a actuellement le Gateway Transportation Collaboration Forum. Nous pensons qu'il s'agit d'un bon mécanisme de dialogue.

M. Vance Badawey: Je vais vous interrompre, parce que je sens les yeux de la présidente sur moi en ce moment.

Rob, vous êtes le nouveau venu ici, alors allez-y.

M. Rob Booker: Nous avons un bail de 40 ans. Nous avons des propriétaires qui ont des dépôts de 100 ans. Nous sommes là pour le long terme. Nous n'avons pas besoin de penser à court terme.

M. Vance Badawey: D'accord. Merci, messieurs.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

J'aimerais revenir sur un commentaire que vous avez fait plus tôt, monsieur Booker, au sujet de l'incidence du projet de loi C-69 et des défis qu'il pourrait poser. Pourriez-vous décrire au Comité certains des défis auxquels vous et votre industrie, en particulier votre entreprise, êtes confrontés en ce qui concerne le projet de loi C-69?

M. Rob Booker: Plus particulièrement, nous avons vu notre propriétaire, le port, suivre ce processus et nous avons examiné la situation sous l'angle de nos permis actuels pour réaliser des projets. Le processus de délivrance de permis que nous avons est complexe. Nous obtenons un permis du port, puis nous devons obtenir un permis d'un organisme de réglementation régional. Cet organisme de réglementation régional a tenté d'influer sur notre capacité, de rédiger des permis limitant la capacité.

Quand on regarde l'échéancier concernant l'ACEE ainsi que le va-et-vient incessant, c'est très difficile. Je représente ici quelqu'un qui a un bail de 40 ans et 100 ans de dépôts à exporter. Je regarde ce défi et je me rends compte qu'il n'y a aucune certitude. Le problème le plus important, c'est le manque de certitude du point de vue commercial.

M. Matt Jeneroux: D'accord. C'est intéressant.

J'ai remarqué que les deux autres promoteurs étaient d'accord. Je vais leur laisser le soin de formuler eux-mêmes certains des défis que pose le projet de loi C-69 pour leurs organisations.

Monsieur Dekovic.

M. Marko Dekovic: De façon générale, le projet de loi C-69 est un pas dans la bonne direction, mais la clé sera l'exécution. Le concept est bon, mais, tout comme d'autres processus réglementaires, même s'il paraît bien sur papier, tout dépend de la façon dont il est exécuté et de la façon dont l'échéancier est respecté.

Par conséquent, nous appuyons son orientation générale. J'abonde dans le même sens que Rob lorsqu'il dit que nous voulons absolument nous assurer que certains projets qui se trouvent sur des terres fédérales, qui sont actuellement réglementés par des organismes de réglementation fédéraux existants, devraient probablement rester.

Une chose que nous appuierions, c'est que, dans les cas où, par exemple, l'administration portuaire est le promoteur du projet, elle ne devrait pas être celle qui examine sa propre délivrance de permis. Étant donné que le projet de loi C-69 se penche sur cette question et l'élimine, nous pensons que c'est un pas dans la bonne direction. Cela ne fait que créer un meilleur processus, plus transparent, plus redevable, qui renforcera en fin de compte la confiance du public. Je pense d'ailleurs que c'est ce que le projet de loi C-69 essaie de faire, rétablir la confiance dans le processus réglementaire.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Nober, avez-vous un commentaire?

M. Roger Nober: Je n'ai rien à ajouter.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je n'ai pas d'autres questions.

La présidente: Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais passer les quelques minutes qu'il me reste avec M. Booker.

Vous êtes un peu tel un prophète prêchant dans le désert. Vous êtes le premier à dire des choses qu'on ne veut pas entendre parce qu'on est toujours en train de parler de croissance. De votre côté, vous affirmez que la capacité de croissance du secteur ferroviaire touche à sa fin.

Dans votre esprit, quand vous annoncez cela, y a-t-il une échéance?

[*Traduction*]

M. Rob Booker: Je ne connais pas tellement notre horizon, mais plutôt la possibilité. On m'a posé des questions au sujet du pont ferroviaire Second Narrows et du tunnel. Il y a une double possibilité pour le gouvernement fédéral et les terminaux du port: doubler ce pont et doubler ce tunnel.

Il s'agit d'un risque majeur dans la chaîne d'approvisionnement aujourd'hui. Si ce pont et ce tunnel disparaissent pour quelque raison que ce soit, les répercussions économiques seront incroyables. Ce sera catastrophique. C'est actif est vieillissant. Il a plus de 55 ans. Il nous faudra 20 ans pour en construire un autre, alors commencez maintenant.

Mon message n'est pas tant que nous en sommes à la fin; c'est que nous sommes trop lents. Nous sommes beaucoup trop lents à régler la question du pont ferroviaire du fleuve Fraser. Il y a des éléments clés, essentiels et uniques dans la chaîne d'infrastructure qui ont une incidence sur notre logistique. Si nous ne commençons pas à agir maintenant, étant donné le rythme de notre capacité dans tous les processus... Nous devons nous atteler à la tâche.

● (1200)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Est-ce que notre lenteur à mettre en place ces infrastructures, si tant est que ce soit la bonne chose à faire, a une incidence directe sur le prix de la marchandise à l'international?

Est-ce qu'on fait de certains produits des raretés parce qu'on n'est pas capable de les exporter autant qu'on souhaiterait le faire, faute de moyens, ou est-ce que nos compétiteurs à l'étranger profitent de la situation?

[*Traduction*]

M. Rob Booker: Je peux certainement parler du secteur du charbon et, en particulier, du charbon métallurgique de l'Australie. Tout à fait, l'Australie a reconstruit ses installations. Leur intensité sur une empreinte est énorme. Sur mes 29 acres, les Australiens transporteraient 60 millions de tonnes de charbon.

Pour ce qui est de leur rythme, il leur a fallu de 2016 à 2018, soit deux ans, pour construire cette installation et l'infrastructure de soutien nécessaire. Je ne pense pas que nous puissions faire cela au Canada en 10 ans en ce moment. Ce n'est pas que notre processus soit mauvais. Nous sommes tout simplement lents à y arriver.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Je crois comprendre que M. Badawey a une autre question.

M. Vance Badawey: J'ai une brève question. J'espère que ceux qui étaient ici avant seront ici pour la prochaine série de délégations.

En ce qui concerne le Fonds national des corridors commerciaux, M. Aubin a mentionné à juste titre quelque chose que nous avons entendu plus tôt au sujet du pont du fleuve Fraser. Avez-vous songé vous tous à collaborer pour présenter une demande au Fonds des corridors commerciaux afin de remplacer ce pont, plutôt qu'un seul ou plusieurs d'entre vous en fassent la demande, de vous réunir comme région et de présenter cette demande ensemble, évidemment pour les avantages que vous avez décrits?

Ken, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Ken Hardie: Oui. Essentiellement, on parle de deux ponts et d'un tunnel.

M. Rob Booker: Du point de vue portuaire, en partie, étant donné que nous sommes membres des exploitants maritimes de la Colombie-Britannique et que nous examinons cette infrastructure et le moment où l'argent sera disponible, on ne nous dit pas quelle est la priorité. On nous dit, voici un montant que nous pensons pouvoir dépenser comme gouvernement fédéral et nous, comme gens d'affaires, nous sommes très conscients de cette réalité.

Maintenant, nous sommes coincés dans la position de savoir quelles sont les meilleures décisions en fonction de ces sommes, par rapport à la capacité que nous avons aujourd'hui. Il est toujours difficile de se rendre à la fondation de la maison lorsqu'il n'y a pas de bardeaux sur le toit.

M. Vance Badawey: Compte tenu de ce que sera le résultat net, du côté positif de votre bilan, créer alors de l'espace du côté opérationnel ou des dépenses pour pouvoir effectivement appuyer d'autres investissements de votre part et contribuer ainsi chaque année, avec discipline, au financement de cette dette, voilà ce que vous devez prendre en considération. Qu'est-ce que cet investissement dans un pont va vous donner pour contribuer à vos résultats financiers et ensuite investir dans d'autres projets d'immobilisations auxquels votre volet opérationnel, par l'entremise du budget annuel, contribuerait, en ce qui concerne le financement de la dette ou le financement d'une réserve qui paierait pour ces projets d'immobilisations futurs? C'est ce qu'il faut prendre en considération.

Voilà pourquoi j'ai posé la question. Vous n'êtes pas seul dans cette situation. Si cette demande peut être faite pour votre avantage à tous, alors pourquoi n'est-elle pas faite en votre nom à tous?

M. Marko Dekovic: Plus particulièrement, je pense que le pont ferroviaire du Fraser est un bon exemple et qu'il faudra peut-être que le Gateway Transportation Collaboration Forum approfondisse davantage. On en parle régulièrement. Encore une fois, ce n'est qu'une question de priorités à court terme, mais comme vous le savez, je crois que le pont du Fraser appartient au gouvernement fédéral et est exploité par le CN. La compagnie de chemins de fer dessert les terminaux portuaires, tant les conteneurs que les marchandises en vrac. C'est donc une occasion idéale de collaborer massivement et de s'asseoir ensemble pour déterminer comment présenter une demande, qui le fait et quel est le meilleur moment.

C'est de toute évidence quelque chose qui est sur l'écran radar du Gateway Transportation Collaboration Forum.

La présidente: Merci à tous. Voilà des renseignements précieux que nous avons reçus du groupe d'experts ainsi que des autres. Merci beaucoup.

Nous allons interrompre nos travaux quelques instants, le temps qu'un autre groupe de témoins s'avance.

Merci.

• _____ (Pause) _____ •

• (1210)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Merci beaucoup à tous.

Nous accueillons maintenant Brad Eshleman, président de la BC Marine Terminal Operators Association — Marko a décidé de rester, il a tellement aimé l'expérience — nous avons Brad Eshleman, qui est le président. Nous accueillons également, de l'Association canadienne des traversiers, Serge Buy, le président-directeur général, et de l'Administration portuaire de Port Alberni, Zoran Knezevic, président-directeur général.

Bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez tous ici.

Monsieur Buy, voulez-vous commencer? Vous avez cinq minutes. Quand je lèverai la main, on coupera votre micro.

Nous aimerions entendre vos commentaires.

M. Serge Buy (président-directeur général, Association canadienne des traversiers): Cela me convient. Merci, madame la présidente. La greffière doit nous l'avoir mentionné à plusieurs reprises. Je suis donc conscient du temps.

Nous sommes la voix nationale du secteur des navires à passagers au Canada et nos membres comprennent des exploitants de traversiers de partout au pays: des gouvernements provinciaux, des municipalités, des organisations autochtones et des sociétés privées. Nos membres représentent des entreprises de toutes les tailles, depuis des petits exploitants qui amènent des camions et des voitures dans des collectivités éloignées jusqu'à BC Ferries, l'un des plus grands exploitants de traversiers au monde.

Chaque jour, au pays, des traversiers canadiens amènent des gens au travail, des touristes à leurs destinations et des marchandises au marché. Ils font partie intégrante de l'infrastructure de transport du Canada et constituent un service essentiel pour de nombreuses personnes vivant dans des collectivités éloignées.

Chaque année, notre secteur transporte plus de 53 millions de passagers dans 21 millions de véhicules. On oublie souvent la quantité considérable de marchandises qui sont transportées à bord des traversiers du Canada, ce qui représente des milliards de dollars par année. Par exemple, Marine Atlantique transporte tous les ans plus de 100 000 unités commerciales et représente plus de 50 % de toutes les marchandises expédiées à Terre-Neuve. En fait, lorsque des départs sont retardés en raison des conditions météorologiques, des collectivités de toute la province connaissent des pénuries alimentaires.

Dans le même ordre d'idées, le service de BC Ferries est essentiel pour ceux qui se trouvent sur l'île de Vancouver ou dans des collectivités éloignées ou autochtones dans l'ensemble de l'Inside Passage, les îles Gulf et Haida Gwaii. En d'autres termes, c'est ainsi que tous les biens, aliments, approvisionnements et carburants parviennent à ces collectivités.

Étant donné la nature unique des traversiers, nous croyons que notre secteur est bien placé pour aider le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs dans le cadre du plan Transports 2030 si des mesures sont prises pour nous permettre d'atteindre notre plein potentiel.

À l'heure actuelle, de nombreux programmes gouvernementaux appuient une vaste gamme d'activités reliées au secteur maritime et à celui des transports. Cependant, les critères concernant certains de ces programmes sont trop restrictifs et ne tiennent pas compte des réalités du transport maritime. Par exemple, il y a des programmes de soutien au transport des passagers seulement et d'autres pour le transport des marchandises seulement. La réalité, c'est que les traversiers transportent souvent des marchandises et des passagers en même temps, ce qui nous rend inadmissibles à l'un ou l'autre de ces programmes d'infrastructure. C'est un problème facile à corriger qui désavantage injustement certaines collectivités éloignées. La modification des critères de ces programmes de soutien permettrait d'améliorer l'efficacité du transport des marchandises vers les collectivités partout au pays et d'optimiser davantage le réseau de transport dans son ensemble.

Le gouvernement a pris des mesures historiques pour appuyer la recherche, et ce, de nombreuses façons et dans de nombreux secteurs. Cependant, nous croyons que l'innovation en matière de transport maritime est un domaine qui est absent. Par exemple, on compte plus de 1 800 chaires de recherche au Canada dans un éventail de disciplines, mais aucune qui soit reliée au transport maritime.

Le Canada, et en fait Vancouver, compte de nombreuses entreprises de calibre mondial qui entreprennent des projets de recherche et de développement, projets qui visent à réduire le bruit des navires et les émissions de carbone, à rendre les déplacements plus efficaces, et j'en passe. Étant donné que l'initiative Transports 2030 établit un plan d'appui aux technologies novatrices, notre secteur croit qu'il s'agit d'une occasion de soutenir ces innovations canadiennes et le réseau de transport maritime dans son ensemble.

En appuyant davantage la recherche à l'échelle du secteur, notamment en nommant une chaire de recherche connexe du Canada, le gouvernement fédéral donnera à notre secteur les outils dont il a besoin pour rendre notre système de transport plus efficace.

Merci, madame la présidente.

● (1215)

La présidente: Merci beaucoup.

M. Eshleman est le suivant.

M. Brad Eshleman (président, BC Marine Terminal Operators Association): Merci beaucoup de nous accueillir ici aujourd'hui.

Je m'appelle Brad Eshleman. Je suis le président de la BC Marine Terminal Operators Association. Nous représentons tous les principaux terminaux d'exportation et d'importation de la côte Ouest du Canada, qui traitent plus de 120 millions de tonnes par année et qui assurent pratiquement la totalité du commerce des navires de haute mer sur la côte Ouest du Canada.

Notre association a été créée en 1963, de sorte que nous avons une longue histoire sur la côte Ouest. Notre mandat consiste à améliorer la viabilité économique et environnementale des terminaux maritimes de la Colombie-Britannique et à investir dans la valeur de l'industrie portuaire auprès des collectivités locales, de la province et du pays, et à en faire la promotion. Nous collaborons avec les Premières Nations dans tous les ports où nous sommes présents. Nos membres sont également d'importants commanditaires d'organismes de bienfaisance et d'événements communautaires locaux, ainsi que de personnes dans le besoin dans notre collectivité.

Au cours des dernières années, nos membres ont eu pour principal objectif d'investir dans la capacité de nos terminaux. En plus des emplois que nous avons créés, nous avons investi plus de 3 milliards de dollars au cours des huit dernières années. Nous avons investi 3 milliards de dollars dans la capacité des terminaux et nous pourrions faire des investissements futurs de plus de 5 milliards de dollars. Tout cela a été rendu possible grâce au soutien des investissements des gouvernements dans l'infrastructure des corridors commerciaux et de la Ports Property Tax Act de la Colombie-Britannique, sans oublier l'industrie privée.

Cela a donné lieu à la création d'emplois qui permettent de subvenir aux besoins des familles. Le nombre d'heures de travail des débardeurs est passé d'environ six millions en 2008 à une projection de neuf millions en 2018. Il s'agit d'une augmentation de 50 % du nombre d'heures. Ces investissements ont permis de créer dans le secteur maritime plus de 2 000 emplois qui subviennent aux besoins des familles. Ces emplois sont assortis de bonnes pensions et de bons avantages sociaux en matière de santé.

J'ai quelques commentaires à l'intention du Comité. La côte Ouest est le point d'accès des produits de la côte Ouest pour le monde. Les terminaux jouent un rôle central dans l'innovation et la capacité, compte tenu de leur position comme points convergents dans la chaîne d'approvisionnement. Nous avons connu beaucoup de succès en travaillant ensemble. Les gouvernements, de concert avec le secteur privé, se sont associés pour accroître la capacité commerciale du Canada dans le monde grâce aux investissements du gouvernement fédéral dans les corridors commerciaux et à ceux des industries du secteur privé.

Cependant, il y a plusieurs domaines sur lesquels nous devons mettre l'accent pour poursuivre cette réussite. Le premier, c'est que les gouvernements doivent investir davantage pour éliminer les goulots d'étranglement dans les corridors commerciaux. Pour ce faire, il faut une approche coordonnée avec la contribution des intervenants de l'industrie afin de s'assurer que l'on tire le maximum d'avantages pour accroître la capacité.

Un autre est la préservation et la création d'une nouvelle capacité des terminaux. Sur la côte Ouest, il y a une pénurie de terrains pour des terminaux en eau profonde, avec accès routiers et accès ferroviaires. Les exploitants de terminaux doivent continuer d'investir pour créer une capacité afin de répondre à nos demandes commerciales. L'actuel environnement réglementaire du Canada, au lieu de constituer une voie plus claire, semble créer plus d'obstacles à l'investissement. C'est évidemment une préoccupation pour les terminaux qui investissent afin d'aider à la manutention de ces marchandises pour le commerce du Canada dans le monde.

Je sais que l'on étudie actuellement la question des examens environnementaux et la façon dont nous allons les gérer à l'avenir. Je demanderais au gouvernement fédéral de ne pas l'oublier, car il est essentiel que les investissements dans les terminaux soient faits en temps opportun.

Vous remarquerez que l'on est en train de construire un terminal céréalier à Vancouver, le G3. Il s'agira du terminal céréalier le plus efficace de la côte Ouest, qui manutentionnera de huit à dix millions de tonnes chaque année. Cet investissement, s'il avait été retardé pendant longtemps dans les processus de réglementation environnementale, n'aurait probablement pas eu lieu. Le Comité doit en être conscient.

Un autre point concerne la compétitivité et la productivité. Il est important que nous travaillions avec les syndicats afin d'améliorer l'efficacité de nos systèmes de transport, sinon nous risquons d'être non concurrentiels par rapport aux autres ports du marché mondial. Nous devons reconnaître que les gens sont au cœur de la capacité du secteur maritime de soutenir l'économie et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement de notre pays. Il est important que nous soyons considérés comme un port d'escale efficace et fiable où les entreprises de transport maritime peuvent prendre en comparaison, y faire escale et charger ou décharger des marchandises.

Nous examinons à l'heure actuelle la disponibilité de la main-d'œuvre. C'est un problème pour notre industrie. En ce moment, nous avons une capacité accrue, de sorte que cela crée des pressions sur notre système.

● (1220)

Les pratiques de travail sont à l'étude. Nous sommes en train de négocier une convention collective avec nos partenaires syndicaux. Ces négociations vont très bien en ce moment. Toutefois, nous ne voulons pas qu'il y ait un ralentissement ou une interruption de travail à l'avenir, car cela compromet la crédibilité de nos échanges commerciaux et de nos ports aux yeux du monde.

La présidente: Je dois vous arrêter ici.

Pouvez-vous ajouter vos commentaires et répondre à certaines des questions des députés?

M. Brad Eshleman: Bien sûr.

Il me reste seulement deux phrases, puis j'aurai terminé. Est-ce que cela convient?

La présidente: Allez-y, monsieur.

M. Brad Eshleman: Le développement économique mondial devrait se poursuivre. Pour que le Canada participe à cette croissance, nous avons besoin d'investissements importants dans l'infrastructure commerciale et la capacité des terminaux maritimes. Le commerce du Canada avec le reste du monde appuie notre niveau de vie, nos systèmes sociaux et le bien-être général de notre pays.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Knezevic.

M. Zoran Knezevic (président-directeur général, Administration portuaire de Port-Alberni): Merci. Je vais me chronométrer, juste au cas où.

Pour le bénéfice de nos amis de l'Alberta et de tous les autres, je vais vous expliquer où nous nous situons.

Je viens de Port Alberni et je représente l'Administration portuaire de Port Alberni.

M. Ron Liepert: Je sais où cela se trouve.

M. Zoran Knezevic: Nous sommes au cœur de l'île de Vancouver, au bout du long inlet — ou fjord naturel profond — qui s'ouvre sur l'océan Pacifique. Nous avons beaucoup de réponses aux préoccupations et aux problèmes auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui, surtout dans le cas du projet que nous voulons mettre en œuvre, un grand terminal à conteneurs dans l'inlet de Port Alberni qui servira de plaque tournante pour le transbordement afin d'atténuer la congestion dans le Lower Mainland.

Pour être plus précis, chaque navire de charge passe devant l'inlet Alberni lorsqu'il sort de la mer des Salish. Ensuite, chaque navire de charge se rend à Seattle pour décharger et charger du fret, puis se rend à Vancouver pour faire la même chose. Environ une semaine plus tard, il repasse pour son retour vers l'Asie. Une fois la cargaison déchargée dans le Lower Mainland, elle est mise sur des camions qui sillonnent les rues de la ville et créent des embouteillages et des problèmes pour la circulation et les navetteurs.

De plus, nous transportons aussi beaucoup de fret par train. L'Alberta est aussi un peu coupable à cet égard. Elle fait transporter beaucoup de marchandises vers les centres de distribution de Calgary et d'Edmonton pour y être déchargées, puis les conteneurs vides sont ramenés, ce qui engorge notre chemin de fer dans une certaine mesure. Ces centres de distribution ont été déménagés à Calgary et à Edmonton en raison du manque d'espace et du coût d'un entrepôt, qui est assez élevé dans le Lower Mainland.

Essentiellement, nous proposons de créer une grande plaque tournante, puis de trier le fret et de le livrer par barge au point le plus proche de l'utilisateur final, réduisant du coup la congestion sur les routes et faisant remonter la cargaison sur le fleuve Fraser jusqu'à Port Kells, jusqu'à l'île Annacis, juste à côté de l'entrepôt. Cela réduirait la circulation des camions et l'incidence sur la collectivité. On pourrait également livrer toutes les marchandises d'un train complet aux terminaux de Deltaport et de Vantern à destination de l'Est du Canada que l'on déchargerait directement de la barge, ce qui accroîtrait l'optimisation et l'efficacité.

En même temps, nous pourrons ouvrir l'île de Vancouver, dont mon collègue a parlé ce matin, où la population augmente. À l'heure actuelle, la population de l'île de Vancouver est d'environ 800 000 habitants. Comme l'a mentionné le PDG du port de Nanaimo, nous nous attendons à ce que ce nombre passe à 1,5 million. Il s'agit d'une grande population en soi. À titre de comparaison, cela représente le tiers du Lower Mainland. Cette population est plus grande que celle de trois provinces de l'Est du Canada. Si nous atteignons 1,5 million, nous dépasserons probablement la population de la Saskatchewan et de la Nouvelle-Écosse. Tous nos produits et tout ce que nous produisons ou consommons doivent passer par le Lower Mainland, ce qui crée des embouteillages sur les routes et les voies ferrées du Lower Mainland et ne permet pas un accès direct au marché international pour les entreprises sur l'île de Vancouver.

Le projet PATH, ou centre de transbordement de Port Alberni, aidera essentiellement à atténuer bon nombre de ces problèmes, tant sur le plan environnemental qu'économique. Cela contribuera également à réduire la congestion routière et ferroviaire.

Merci.

● (1225)

La présidente: Merci beaucoup.

Gagan Singh, de la United Truckers Association, se joint à nous. Bienvenue.

Veuillez vous en tenir à un maximum de cinq minutes pour que les députés puissent poser leurs questions.

M. Gagan Singh (porte-parole, United Trucking Association): Merci beaucoup.

Oui, bien sûr. J'active en même temps mon téléphone cellulaire et je vais y jeter un coup d'œil même si, dans mon mémoire, nous avons déjà essayé de nous limiter à ce temps.

Je m'appelle Gagan Singh. Je suis le porte-parole de la United Truckers Association, en court UTA. Nous aidons près de 1 100 personnes. Quelques-unes d'entre elles sont des propriétaires exploitants et quelques-unes sont des chauffeurs d'entreprise. L'impact total est d'environ 10 200 emplois directs et plus de 2,75 milliards de dollars en retombées économiques. Je suis ici aujourd'hui en raison du dilemme auquel notre organisation a été confrontée au cours des quatre dernières années. Nous ne comprenons pas où nous en sommes — d'où nous partons et où nous voulon aller. Nous avons les mêmes termes et nous ne comprenons pas où nous en sommes.

En mars 2014, il y a eu une grosse grève, qui a pris fin grâce à un plan d'action conjoint en 14 points signé par le gouvernement du Canada, le gouvernement de la Colombie-Britannique, le port de Vancouver, l'UTA et Unifor, qui étaient partenaires dans ce projet. Aujourd'hui, plus de quatre ans plus tard, plusieurs engagements de l'accord n'ont toujours pas été respectés, même quatre ans après cette date. Par exemple, les frais d'attente, qui devaient être versés à nos camionneurs aux points désignés, ne sont pas payés. À ce jour, les points précisés dans l'accord ne sont jamais entrés en vigueur.

Notre organisation est préoccupée par le manque de reddition de comptes à l'égard des enjeux concernant le port de Vancouver. Le bureau du commissaire au transport de conteneurs par camion de la Colombie-Britannique, qui est une entité relevant totalement du gouvernement de la Colombie-Britannique, fait un travail remarquable.

Lorsque nous parlons à nos députés fédéraux locaux — et je sais que l'honorable Ken Hardie est également ici —, je crois qu'ils ont probablement les mains liées parce que le port relève de la compétence fédérale, mais qu'il fait son travail de façon indépendante.

Enfin, nos communications avec le port de Vancouver sont, pour la plupart, insatisfaisantes en ce qui concerne les changements de politique. Nous sommes un élément important du plan d'action conjoint de 2014, mais la plupart des changements de politique ne nous sont pas communiqués.

Nous avons signalé des incidents de harcèlement, et aucune mesure n'a été prise. Plus récemment, l'UTA a été menacée dans une lettre pour des actes présumés dont nos membres ne sont pas responsables. Parfois, les propriétaires de nos entreprises sont menacés de perdre leur permis s'ils élèvent la voix, ce qui est clairement pour nous museler, même si nous sommes au XXI^{e} siècle dans un pays comme le Canada.

Enfin, des organisations d'intervenants de l'UTA comptent sur les installations exploitées par le port Metro Vancouver, mais nous faisons face à un trou noir quand il est question de reddition de comptes.

Si vous avez des questions, je serai heureux d'y répondre. Dans mon mémoire, à la deuxième page, il y a une énumération.

Merci.

● (1230)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Singh.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente. J'ai quelques questions à poser.

Je vais commencer par vous, monsieur Eshleman. Vous avez mentionné vos préoccupations au sujet du nouveau terminal céréalier. Je vais vous donner un peu plus de temps pour préciser un certain nombre de vos préoccupations et de vos défis en ce qui concerne les politiques qui pourraient être mises en place.

M. Brad Eshleman: Je sais que le gouvernement fédéral examine actuellement les processus de délivrance de permis. À l'heure actuelle, le port de Vancouver est l'agent qui délivre les permis pour les aménagements dans nos installations et sur les terres fédérales. Au cours des trois ou quatre dernières années, il a mis à jour tout le processus d'examen environnemental et d'examen des permis.

Nous estimons qu'il fait un très bon travail en ce qui concerne la délivrance des permis et l'application des exigences réglementaires selon le mandat du gouvernement fédéral. Nous n'avons aucun problème de délivrance de permis pour les projets de nos membres.

Le délai pour obtenir un permis est parfois préoccupant, mais ce que nous craignons si ce rôle est confié à un autre organe ou au fédéral, c'est que ce délaiva augmenter de façon exponentielle. Il est probable que certains projets n'iraient pas de l'avant simplement en raison de la hauteur des investissements en cause et de tout ce qu'il faut pour amener le secteur privé à investir dans ce genre de projets.

M. Matt Jeneroux: Votre organisation a-t-elle évalué quels projets risquaient de ne pas aller de l'avant dans l'état actuel de la législation?

M. Brad Eshleman: Je ne dirais pas que nous avons établi un profil de risque pour chaque projet. Non, nous ne l'avons pas fait.

Je peux parler d'expérience, car mon entreprise est coentrepreneure dans le projet du G3. Je peux vous parler de mon expérience personnelle. S'il y avait eu un retard important dans ce projet, compte tenu du niveau de dépenses requis dans ce marché, il n'aurait probablement pas été réalisé.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Je suis simplement curieux. Votre organisation et vous-même avez-vous été consultés avant que ne soient envisagés les changements à venir?

M. Brad Eshleman: Oui, nous l'avons été. Nous avons également présenté un mémoire à ce sujet, tant l'association que mon entreprise.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous eu des entretiens avec des ministres fédéraux en particulier?

M. Brad Eshleman: Je n'ai pas eu d'entretien avec un ministre en particulier, non.

M. Matt Jeneroux: Passons à...

M. Brad Eshleman: Pardon, j'ai parlé au ministre du Commerce.

M. Matt Jeneroux: Bien sûr.

Monsieur Buy, je vous remercie de votre exposé.

Vous aussi avez mentionné que la modification des critères d'acceptation des travaux d'infrastructure pourrait être un problème pour vous. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Serge Buy: Je vais vous donner l'exemple du nouveau Fonds Chantiers Canada, qui a été annoncé au départ par le gouvernement précédent. Mis à part le transport maritime à courte distance, qui aurait pu soutenir les activités de certains de nos membres, nos exploitants de traversiers n'étaient pas admissibles parce qu'ils transportent principalement des passagers. Le gouvernement a modifié les critères en 2016 pour permettre à certains de nos exploitants de participer. Le ministre de l'Infrastructure de l'époque, M. Sohi, a modifié les critères. BC Ferries, par exemple, a reçu du financement grâce à cela, et les provinces de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, etc., alors sur ce front, c'est positif. Cependant, il y a encore des programmes de financement dans le nouveau Fonds Chantiers Canada qui distinguent entre les transporteurs de passagers et les transporteurs de marchandises, et nous pensons que c'est mal, parce que certains navires et traversiers transportent les deux. On ne devrait pas limiter à ce point.

● (1235)

M. Matt Jeneroux: Vous...

La présidente: Je suis désolée. Nous allons passer à M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

[*Traduction*]

La présidente: Est-ce le tour à M. Iacono, ou non...?

La greffière ne sait pas si elle avait les noms.

M. Angelo Iacono: Je pense que c'est M. Hardie avant moi.

M. Ken Hardie: Tout d'abord, j'aimerais m'adresser à vous, monsieur Singh. Je suis heureux que vous soyez ici. Je pense que nous avons besoin d'entendre ce que vous avez à dire. Je vous invite particulièrement à revenir pour ce que nous appelons une séance à micro ouvert ce soir, de 17 h 30 à 18 h 30. Vous aurez l'occasion d'approfondir cette question.

Comme vous le savez peut-être, le port fait l'objet d'un examen de gouvernance.

Une voix: C'est la modernisation des ports.

M. Ken Hardie: Eh bien, il s'agit d'un examen de la modernisation des ports, mais la gouvernance en fait clairement partie. Ce sera une occasion à saisir. Nous allons faire ce qu'il faut pour vous faire participer à ce processus.

M. Gagan Singh: Bien sûr, nous sommes prêts à tout pour le mieux-être de ces 1 100 hommes.

M. Ken Hardie: Étant donné que les camions font 70 % du transport des marchandises dans le Metro Vancouver, c'est évidemment un élément clé de toute la chaîne. Est-il vrai que 70 % de ces camions sont utilisés surtout à l'échelle locales?

M. Gagan Singh: Oui.

M. Ken Hardie: Je veux parler aux exploitants de silos terminus de l'efficacité du réseau.

Il y a beaucoup de pièces mobiles. Marko, nous avons déjà beaucoup parlé des chemins de fer, et nous allons continuer de le faire, mais il y a le réseau routier, puis il y a le mouvement des navires. Chaque fois qu'une pièce ne fonctionne pas et ne s'imbrique pas correctement, il y a des retards et des coûts supplémentaires pour les autres.

Pourriez-vous, et peut-être M. Eshleman, nous parler de l'état du réseau? Quel est le rendement? Où perdons-nous essentiellement temps et ressources dans chaque partie du réseau?

M. Brad Eshleman: C'est un sujet assez vaste, alors je vais m'en tenir à des commentaires assez brefs et dans des secteurs précis.

Du côté du transport ferroviaire, il y a des gains d'efficacité qui doivent être intégrés au système en ce qui concerne le transport des marchandises. C'est en grande partie tributaire de la taille des équipes, de la disponibilité des wagons couverts et de certaines de ces choses.

Certains des produits qui arrivent à notre terminal sont transportés par camion depuis Prince George ou Celgar ou d'autres régions de l'Alberta, plutôt que par train. C'est là un mode de transport très inefficace, principalement des produits à base de pâte à papier ou des produits forestiers, lesquels sont normalement transportés par train, mais qui arrivent maintenant par camion en raison du faible nombre de wagons couverts ou d'équipes disponibles. Ce n'est qu'un exemple.

Au niveau local, la congestion routière est évidemment un facteur qui touche aussi les conducteurs de M. Singh. On pourrait peut-être envisager d'ouvrir des corridors de transport de marchandises.

Ce ne sont là que deux exemples du côté de l'efficacité.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il du côté de l'eau? Il y a des commentaires, en particulier de la part des habitants des îles Gulf, au sujet de l'amarrage, au sujet des navires qui sont généralement stationnés là-bas en attendant leur entrée dans le port.

M. Brad Eshleman: Du côté des navires, ils attendent le plus souvent que leur cargaison arrive au port ou d'être déchargés, l'un ou l'autre. Ou bien ils attendent une cargaison qui n'est pas encore arrivée aux terminaux avant d'accoster pour venir la charger ou, côté déchargement, il peut manquer de place au terminal pour tout décharger. En règle générals, la plupart de ces navires attendent que la cargaison arrive au terminal ou soit déchargée.

● (1240)

M. Marko Dekovic: L'une des choses que nous devrions encourager Transports Canada à poursuivre et pour laquelle le féliciter d'avoir commencé, c'est un projet de transparence ou de visibilité lié aux ports. Je crois que c'est le titre officiel. Il vient de terminer le projet pilote sur le transport en vrac et je crois que les conteneurs sont le prochain sujet d'étude. C'est un travail remarquable que de réussir à réunir tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et d'utiliser effectivement la technologie pour vraiment surveiller et répondre à la question d'un million de dollars que vous posez. C'est absolument cette question que nous devrions poser. Nous n'avons pas eu cette information et le processus a maintenant commencé afin d'obtenir les données factuelles, c'est-à-dire savoir quel est le maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement?

On a commencé avec le vrac, et je pense qu'on passe à d'autres produits.

La présidente: Merci beaucoup.

Je vais donner le micro à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue à chacun d'entre vous.

Monsieur Eshleman, je vais commencer par vous, parce que, dans vos propos préliminaires, vous nous avez donné la recette du succès en quatre points. En fait, j'ai pu en noter quatre.

Le premier consiste en plus d'investissements. On va passer rapidement là-dessus, car c'est assez simple à comprendre. Le deuxième est de diminuer les goulots d'engorgement. Vous avez déjà donné une partie de l'explication en répondant à une question de M. Hardie.

Pour ce qui est du troisième point, vous insistiez sur — je ne sais pas quel mot utiliser — la lourdeur de l'environnement réglementaire ou les difficultés qu'il pose. Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

[*Traduction*]

M. Brad Eshleman: Lorsque les entreprises cherchent à investir, elles peuvent le faire à divers endroits dans le monde. Même si vous prenez l'exemple du grain, les entreprises qui étaient en partenariat avec nos joueurs mondiaux dans le monde agricole peuvent investir en Australie, au Brésil, en Ukraine ou aux États-Unis. Elles ont choisi d'investir au Canada en raison de la possibilité de croissance qu'elles ont observée.

Cependant, si le projet est retardé à un moment ou à un autre, disons pendant un an ou un an et demi, en raison des examens réglementaires, l'argent disponible pourrait être réaffecté à d'autres régions du monde et ne pas être disponible pour cet investissement. C'est ce qui nous préoccupe. Les entreprises décident où elles vont investir leur argent, mais si d'autres occasions se présentent pendant qu'elles attendent, parce que les retards coûtent de l'argent aux entreprises, cet argent peut être redirigé vers d'autres régions du monde.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Le quatrième élément de votre recette est une plus grande compétitivité de la main-d'oeuvre. J'aimerais aussi vous entendre là-dessus.

Parle-t-on d'un manque de main-d'oeuvre, compte tenu de la pénurie de main-d'oeuvre qu'on constate à l'échelle du Canada? Parle-t-on vraiment d'un manque de productivité des travailleurs? Quelles solutions envisagez-vous pour augmenter la compétitivité, si tant est que ce soit un problème?

[*Traduction*]

M. Brad Eshleman: C'est un autre vaste sujet qui touche aussi le monde du travail et de la syndicalisation. Dans notre milieu du front de mer, nous négocions des conventions collectives avec les débardeurs, l'ILWU, ce qui signifie que nous négocions et que nous nous entendons sur les pratiques de travail dans un grand nombre de domaines.

Dans le contexte des changements technologiques, de l'innovation et de certaines des choses qui se produisent dans le monde, différentes administrations sont en mesure de mettre en oeuvre les changements technologiques, l'innovation et les changements dans les pratiques de travail plus rapidement que notre environnement de travail actuel. Cela nuit à la compétitivité de nos ports par rapport aux autres ports du monde.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Ce que je cherche, c'est la solution. Lorsqu'on signe une convention collective, une convention bipartite, cela engage autant l'employeur que l'employé.

Quelle est la solution? Est-ce que vous privilégiez des conventions collectives plus courtes, qui permettent des négociations plus rapides ou des négociations continues?

[*Traduction*]

M. Brad Eshleman: Voilà une autre question intéressante.

Dans le cadre de la négociation collective, il y a deux parties qui travaillent là-dessus, et les deux parties doivent s'entendre pour composer efficacement avec les changements dans les pratiques de travail ou les charges salariales.

Ce qui se passe habituellement, c'est que le processus est tellement long que le gouvernement fédéral finit par intervenir par la médiation pour essayer de réunir les parties du fait qu'il n'y a aucun moyen pour nous d'en arriver à une entente dans le cadre du processus actuel. C'est une situation dans laquelle les parties ne sont pas obligées de s'entendre, donc il est difficile pour l'employeur d'obtenir des changements dans la main-d'oeuvre, la technologie et les pratiques dans un milieu de travail où il n'a pas compétence en la matière.

De plus, s'il y a une grève, un débrayage ou une situation malheureuse comme celle-là, les échanges commerciaux du Canada sont interrompus, ce qui amène le gouvernement du Canada à la table pour remettre tout le monde au travail avec un accord. Il n'y a pas de mécanisme efficace dans ce type de modèle.

● (1245)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Cette fois-ci, je suis prêt.

Je vais essayer de partager un peu du temps dont je dispose avec mon collègue M. Hardie, qui voudra aussi poser des questions.

Brièvement, voici ma première question. Elle s'adresse à l'Administration portuaire de Port Alberni.

Dans le document que vous avez fait parvenir au Comité, à la page 4, vous mentionnez la logistique actuelle, ce qui me semble très intéressant. Je constate que 90 % des conteneurs vides reviennent à Vancouver après avoir fait le voyage par train jusqu'à Calgary.

Pouvez-vous nous expliquer davantage cette aspect de la logistique? Pourquoi les wagons ont-ils vides?

[*Traduction*]

M. Zoran Knezevic: La façon dont les volumes ou le trafic conteneurs transitent par le port de Vancouver, ou du moins, à ma connaissance... Prenons l'exemple de 10 conteneurs qui entrent.

Le port de Vancouver a des échanges commerciaux assez équilibrés. Il y transite environ trois millions d'EVP par année. Sur 10 conteneurs qui entrent, environ sept partent par train vers Toronto, Montréal, les provinces de l'Est, Calgary ou Edmonton, et trois restent sur place. Les trois qui restent vont essentiellement dans les entrepôts et les centres de distribution du Lower Mainland pour y être vidés, puis remplis de nouvelles marchandises.

Sur les sept qui vont dans l'est du Canada, quatre reviennent vides. Ils doivent être remis à bord du navire, car les navires doivent avoir une assiette. Quatre reviennent vides et trois sont remplis. Trois reviennent essentiellement pleins au terminal. Les quatre qui reviennent vides peuvent s'arrêter à Ashcroft, qui offre un bon potentiel, mais le volume qu'Ashcroft peut produire est relativement faible, de sorte que la majorité revient dans le Lower Mainland vide — je dirais trois conteneurs. Ensuite, ils sont transportés par camion à partir du terminal à conteneurs jusqu'à la collectivité pour ramasser une cargaison, parce que ce que veulent les affréteurs, c'est expédier des marchandises arrivés à Port Alberni par camion à plate-forme jusqu'à un entrepôt de Surrey. Ils veulent mettre du bois d'oeuvre dans ce conteneur et l'expédier en Asie, parce qu'ils ont besoin de ces conteneurs en Asie pour charger les téléviseurs et les marchandises dont nous avons besoin ici pour l'Amérique du Nord, afin de maintenir un commerce équilibré.

Nous n'avons pas un commerce équilibré avec l'Asie; essentiellement, nous importons davantage, alors nous trouvons une cargaison commode à expédier. Le PDG de Nanaimo a mentionné ce matin que le coût de transport de l'île de Vancouver au Lower Mainland est plus élevé que celui de Vancouver à l'Asie. En fait, il est moins coûteux d'expédier de Vancouver à l'Asie que de Nanaimo au Lower Mainland. Expédier un conteneur de 40 pieds à partir de l'île de Vancouver coûte 900 $; le même conteneur de bois d'oeuvre en fret maritime coûte 600 $.

M. Angelo Iacono: Merci.

M. Ken Hardie: J'aimerais en dire un peu plus à ce sujet, sur la raison de cette différence plutôt étrange. Pourquoi est-il plus coûteux de transporter un conteneur de Nanaimo à Vancouver que de Vancouver à l'Asie?

M. Zoran Knezevic: Je suppose que nos amis de l'Association des traversiers ont aussi un rôle à jouer.

Un camionneur coûte un peu d'argent, le transbordeur coûte un peu d'argent, tout comme le transport par camion dans le Lower Mainland, l'entreposage et ainsi de suite. Entre-temps, les expéditeurs ont besoin de ce conteneur en Asie pour le charger de marchandisespour ici. Essentiellement, ils vont y mettre n'importe quoi: de la ferraille, du bois d'oeuvre, tout ce que nous produisons. Au lieu de l'expédier vide, ils préfèrent y mettre n'importe quelle cargaison.

● (1250)

M. Ken Hardie: Marko, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Marko Dekovic: Non. Je pense qu'il est possible d'augmenter les retours à charge. La seule chose que j'ajouterais, c'est que Zoran a parlée des conteneurs qui vont dans l'est du Canada à destination de ports de transbordement. Une grande partie de ce fret aboutit aux États-Unis. Une grande partie de ce fret se retrouve également dans le Midwest américain.

La présidente: M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je dois dire que j'ai eu le plaisir de travailler avec certains d'entre vous par le passé, en particulier Zoran, avec les administrations portuaires, et d'aller de Halifax jusque dans l'Ouest, en m'arrêtant partout entre les deux.

Ma question portera sur ce sujet, parce que j'ai insisté toute la journée sur la nécessité d'une collaboration nationale — régionale, bien sûr, mais nationale et même, dans une certaine mesure, internationale.

Sur ce, je vais vous donner l'occasion, Zoran, de parler de certaines des initiatives auxquelles collaborent actuellement les administrations portuaires, particulièrement en ce qui concerne l'intégration du système de logistique et de distribution partout au Canada et, bien sûr, sur les marchés internationaux.

M. Zoran Knezevic: Je vous en ai parlé plus tôt — et je suis heureux que vous ayez tenu une séance hier et que vous ayez entendu le Port de Hamilton. Notre ami Ian Hamilton, du Port de Hamilton, est d'accord avec l'idée d'une plus grande collaboration entre une grappe régionale de niveaux de ports, ce qui, à mon avis, devrait être le cas.

Je pense que nous avons quatre régions assez bien identifiées au pays. Il y a le Pacifique, les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et l'Atlantique. Je crois qu'une plus grande collaboration entre les ports et les intervenants de l'industrie devrait s'instaurer et pourrait être sanctionnée par le gouvernement fédéral dans le cadre du processus de modernisation des ports en cours.

M. Vance Badawey: Cela dit, hier, à Niagara, nous avons parlé du mandat — je vais utiliser le terme « archaïque » — qui est imposé à certaines organisations. Je sais que la Voie maritime du Saint-Laurent est mandataire, de même que certaines organisations ici présentes qui se voient imposer des mandats par le gouvernement fédéral ou d'autres entités.

Pensez-vous que cela nuira beaucoup à la croissance, pas seulement de nos jours, mais dans 30 ou 50 ans, par rapport à vos stratégies d'entreprise? Croyez-vous que les mandats doivent être modifiés afin que la collaboration et l'intégration de ces secteurs de la logistique et de la distribution soient plus réalisables?

M. Zoran Knezevic: À mon avis, le port de Vancouver et l'industrie de la côte Ouest, en particulier le Lower Mainland et Vancouver, ont fait un excellent travail pour ce qui est de mettre sur pied la Porte Asie-Pacifique. Elle devrait servir d'exemple d'une collaboration sectorielle réussie.

Cependant, je pense que le paysage a changé et nous allons de l'avant. Je pense que ce que j'aime appeler la Porte Asie-Pacifique 2.0 est nécessaire. Il faudra ajuster notre façon de voir les choses parce que le paysage a énormément changé, surtout avec le volume de fret que nous transportons, les défis auxquels nous faisons face, la taille des navires qui nous arrivent, et aussi la part de marché que nous perdons lentement, je crois, sur la côte Ouest, surtout dans le secteur des conteneurs, parce que tout le monde court après ce formidable conteneur, à commencer par nos voisins de Seattle, Tacoma et la côte Est.

À titre d'information, chaque conteneur rapporte environ 1 600 $ à l'économie locale. Je pense qu'avec chaque conteneur que nous perdons, nous perdons beaucoup. Nous devons travailler en collaboration et faire bloc afin de devenir mieux cotés sur le marché mondial.

M. Vance Badawey: Sur ce, et compte tenu du succès — il faut bien le dire — de ce qui se passe à l'extrémité Ouest du pays, voyez-vous la possibilité de travailler avec d'autres administrations dans l'Est, à Halifax ou à Montréal, et même sur les marchés américains comme les ports de New York, d'Albany, de Manhattan, de Staten Island, d'Allegheny et j'en passe — Cincinnati, Cleveland, Detroit? Voyez-vous la possibilité de vous concerter plus étroitement pour élargir cette empreinte du succès dans les transports afin d'accroître notre capacité d'étendre notre commerce dans le monde entier?

● (1255)

M. Zoran Knezevic: Absolument. Et je vais vous donner un exemple.

Je parlais à mon collègue de Thunder Bay. Thunder Bay a beaucoup d'espace d'entreposage pour les céréales. Je lui ai dit: « Tim, pourquoi n'expédiez-vous pas plus de céréales par ici? » Il m'a répondu: « Je ne sais pas, Zoran. Les gens ne veulent pas expédier leurs céréales par les Grands Lacs. »

J'entends dire, même aujourd'hui, que les gens veulent expédier leurs céréales par l'Ouest, même vers l'Europe. Pour moi, cela n'a aucun sens. En tant que collectivité, en tant qu'industrie, nous avons une possibilité de maximiser nos installations. Au lieu d'en construire d'autres ici, nous avons des installations parfaitement utilisables à Thunder Bay pour les céréales, mais les céréales ne passent pas par là. Nous pouvons avoir une influence là-dessus.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Liepert.

M. Ron Liepert: Je n'ai que trois minutes, et je vais donc essayer d'obtenir les commentaires de quiconque veut intervenir, mais en commençant par M. Eshleman.

Nous voyons les extrémistes écologistes se brûler les cheveux pour protester contre l'exportation de bitume ou de pétrole de la côte Ouest. Je vois que Kinder Morgan fait partie de vos membres. Dans la région de la Voie maritime du Saint-Laurent, on nous a dit que, s'ils étaient vraiment préoccupés par ce qui est expédié aujourd'hui, ces extrémistes seraient renversés de voir les genres de choses que transportent les navires. Ce n'est pas sur des bateaux à double coque, pour commencer; si quelque chose arrivait, ce serait catastrophique; et pourtant, l'expédition est sécuritaire.

Auriez-vous des commentaires à faire là-dessus?

Pourriez-vous, par ailleurs, commenter ceci: je crois comprendre que, malgré la décision du Canada de ne plus brûler de charbon, il y a une hausse considérable des expéditions de charbon, surtout en provenance de l'Alberta, qui partent de Vancouver pour l'Asie, où l'on brûle le même charbon que nous pourrions brûler chez nous. J'aimerais savoir comment nous pourrions nous tirer dans le pied.

M. Brad Eshleman: J'ai quelques observations.

La première est pour apporter une précision. Le membre de Kinder Morgan qui figure sur notre liste ici est en réalité Vancouver Wharves. Pas l'installation de Burnaby.

M. Ron Liepert: Ce n'est pas Burnaby.

M. Brad Eshleman: C'est exact. C'est Kinder Morgan, mais Vancouver Wharves. Burnaby n'est pas membre de notre association...

M. Ron Liepert: D'accord.

M. Brad Eshleman: ... de sorte qu'il serait peut-être inapproprié de ma part de commenter ce point particulier.

Quant au charbon expédié par la Colombie-Britannique, une grande partie du charbon expédié — il y en a évidemment différents types — est du charbon métallurgique, pour la production d'acier. Compte tenu de la fabrication qui se fait dans le monde entier, ce charbon sera de plus en plus en demande dans le monde pour la construction d'infrastructures et la production d'acier et la fabrication de produits. Il y aura une augmentation pour ce produit particulier.

Pour ce qui est de l'autre type de charbon utilisé pour la production d'énergie — encore une fois je ne suis pas expert en charbon, mais nous en avons parlé — au Japon, compte tenu des tremblements de terre et des problèmes d'énergie nucléaire, beaucoup d'argent a été dépensé pour l'étude de la technologie, des émissions et des différents types de solutions technologiques au problème du brûlage du charbon. Je crois savoir que l'exportation vers le Japon a augmenté également. La technologie japonaise a diminué les émissions de la combustion du charbon au Japon.

M. Ron Liepert: J'aimerais vous interrompre parce que...

M. Brad Eshleman: Oui.

M. Ron Liepert: ... Je vous ai vu, Zoran — je ne sais pas prononcer votre nom de famille — hocher la tête pendant ma question. Avez-vous quelque chose à dire?

M. Zoran Knezevic: Au sujet de Kinder Morgan et de la sécurité des navires, j'aimerais dire que j'ai participé à l'établissement, avec M. Stewart de l'Association des pilotes maritimes du Canada, du processus d'escorte de ces pétroliers au départ de Burnaby. Je suis convaincu que nous avons un très bon processus pour escorter ces pétroliers et les faire sortir de nos eaux en toute sécurité. Je crois que les B.C. Coast Pilots et l'Administration de pilotage du Pacifique, en particulier, ont fait un excellent travail pour la création d'un processus sécuritaire.

Je ne sais pas s'ils ont fait un excellent travail pour la communication du processus au public. Mais, le processus est en place. Je veux profiter de l'occasion pour le souligner.

● (1300)

M. Ron Liepert: Me reste-t-il du temps? D'accord.

J'ai une question, madame la présidente.

A-t-on des commentaires à faire au sujet de l'industrie du camionnage sur toute la question de ce que nous transportons, sur la sécurité du transport, et ce genre de choses?

M. Gagan Singh: L'utilisez-vous pour...

M. Ron Liepert: À peu près n'importe quoi. Comment cela se compare-t-il au transport de pétrole par camion, par exemple?

M. Gagan Singh: Non, il est très difficile de transporter du pétrole par camion, parce que le pétrole est un produit liquide. C'est dangereux.

M. Ron Liepert: D'accord. Ce n'est donc pas un problème pour vous.

M. Gagan Singh: C'est dangereux.

La présidente: Ça va, tout le monde?

Au tour de M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je voudrais permettre à M. Buy de nous brosser un portrait de l'industrie des traversiers, en une minute ou deux. Comment, par exemple, peut-on expliquer la situation actuelle concernant le nouveau traversier *Northern Sea Wolf*? Quel impact ces retards importants ont-ils sur votre industrie?

M. Serge Buy: Souvent, quand on achète un nouveau traversier, des opérations doivent être faites pour s'assurer de la sécurité du bateau et de la façon de l'utiliser. C'est ce qui est fait dans le cas du *Northern Sea Wolf*, comme cela a été fait dans d'autres régions. De temps en temps, il y a des retards dans certains projets. BC Ferries dispose d'autres traversiers qui desservent la région en ce moment.

Oui, il y a des retards, oui, cela a certainement un impact, mais tous les efforts possibles sont faits pour minimiser cet impact.

M. Robert Aubin: La flotte complète de BC Ferries va-t-elle être renouvelée régulièrement au cours des prochaines années? Est-ce qu'elle arrive à terme?

M. Serge Buy: Je ne dirais pas qu'elle arrive à terme. En fait, je ne parlais pas du point de vue de BC Ferries en particulier, mais de celui des traversiers en général, dans l'ensemble du pays. La Société des traversiers du Québec, qui est l'un de nos membres, renouvelle une partie de sa flotte. Marine Atlantique, de son côté, a aussi besoin de la renouveler. Tout le monde a besoin de renouveler sa flotte régulièrement, vu le nombre de traversiers. Nous en avons plus de 180, dont certains ont plus de 50 ans. Renouveler la flotte est donc un besoin.

Cela dit, il ne faut pas seulement la renouveler, mais il faut aussi l'améliorer, c'est-à-dire faire des réparations et des changements. Il faut notamment retirer la production de 100 sous-marins qui attaquent les baleines dans la région. Ce sont des besoins et des opérations qui doivent être faites pour notre flotte.

M. Robert Aubin: Cela dit, on ne fait pas face à un problème comme celui qu'il y a eu concernant les brise-glaces. Dans ce dernier cas, on avait pris trop de retard et cela a compromis le service.

M. Serge Buy: Plus on prend de temps pour renouveler la flotte, surtout quand c'est nécessaire de le faire, plus on se retrouve avec des problèmes d'un certain côté.

Je vais vous donner quelques exemples. Quand on impose des délais pour le renouvellement d'une flotte, on se retrouve avec des vaisseaux qui sont moins efficaces et qui brûlent du pétrole au lieu de gaz naturel liquide, un carburant qui serait mieux. Il y a des changements dans le système de sécurité qui pourraient être apportés et qui ne le sont pas. Est-ce que je dirais qu'on est en état de crise? Non, mais il y a évidemment des problèmes de ce côté-là.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, avez-vous une petite question courte?

M. Ken Hardie: J'ai une petite question courte, oui.

Y a-t-il des facteurs d'inefficacité dans notre système vu que nous laissons essentiellement le marché déterminer ce que nous investissons et où nous investissons?

Zoran, vous hochez la tête. Y a-t-il quelqu'un d'autre qui hoche la tête? De toute évidence, ce qui en résultera... Faut-il que le gouvernement se donne une stratégie pour corriger les inefficacités, ou a-t-il un rôle à jouer sur ce plan?

● (1305)

M. Zoran Knezevic: Je hochais la tête parce que je ne saurais trop insister sur l'importance que l'initiative vienne du gouvernement fédéral, puisque Marko, que j'aime bien par ailleurs, n'allait investir que si c'était rentable pour lui. Cela dépend de l'endroit où le mènera la stratégie d'affaires pour le fonds d'infrastructure. Donc, ce pourrait être ici ou ailleurs.

Il est très risqué de venir investir dans un nouveau projet comme celui que nous proposons pour Port Alberni. Nous avons besoin du leadership ou d'une stratégie du gouvernement pour faire avancer l'industrie, parce que nous nous attendons que le secteur privé construise notre infrastructure, ce qui ne va pas arriver. Eh bien, cela arrivera, mais pas assez vite, et cela ne réglera pas toutes les préoccupations qu'ils ont. Je pense que le gouvernement doit prendre l'initiative.

M. Serge Buy: J'ai une brève remarque à faire.

Vous avez parlé de faire intervenir le gouvernement, pour qu'il prenne le leadership, et c'est une bonne chose, mais l'ensemble du secteur doit en être également. Vous avez dit que 70 % des marchandises sont transportées par camion, mais les camions empruntent les traversiers, qui... C'est un réseau; pas un simple maillon. Il faut réunir tout le monde pour trouver des solutions. Ce n'est pas seulement un maillon.

La présidente: D'accord.

M. Vance Badawey: Bien honnêtement, Serge, telle est notre intention. C'est pourquoi nous sommes ici. Encore une fois, c'est ce que je claironne depuis le début de la journée.

Selon l'initiative du ministre, l'intention est d'établir une stratégie de corridors commerciaux. C'est important pour tout le pays. Par conséquent, nous tenons compte du carrefour multimodal des régions: le rail, l'eau, l'air et les routes. À partir de là, quel genre de contributions pouvons-nous apporter du côté opérationnel, en ce qui concerne l'intégration de la logistique et de la distribution? Chose tout aussi importante, pour répondre à cette question, quelles contributions le Fonds des corridors commerciaux fera-t-il pour vous aider à atteindre les objectifs que vous avez inscrits dans vos plans stratégiques individuels?

La présidente: Merci beaucoup, tout le monde.

Merci, monsieur Singh, de vous être joint à nous. Nous avons la séance à micro ouvert de 17 h 30 à 18 h 30, si vous voulez revenir et répéter un point que vous pensez que nous n'aurions pas compris ou si vous avez quelque chose d'autre à offrir. Vous êtes bienvenu.

Nous allons suspendre la séance et être de retour à 14 h 15.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1415)

La présidente: La séance est ouverte.

Nous accueillons l'Agence des services frontaliers du Canada. Roslyn MacVicar est directrice générale régionale de la Région du Pacifique.

Bienvenue. Nous sommes heureux de vous voir.

De la Chamber of Shipping, nous avons Robert Lewis-Manning, président, et Bonnie Gee, vice-présidente.

De la British Columbia Coast Pilots Ltd., nous accueillons le capitaine Roy Haakonson, président, et le capitaine Robin Stewart, vice-président.

Bienvenue à tous. Encore une fois, veuillez nous excuser de vous avoir fait attendre. Merci beaucoup.

Qui veut commencer?

Allez-y, madame MacVicar.

Mme Rosyln MacVicar (directrice générale régionale, Région du Pacifique, Agence des services frontaliers du Canada): Merci.

Bonjour, madame la présidente et membres du Comité. Je m'appelle Roslyn MacVicar et je suis directrice générale régionale de l'Agence des services frontaliers du Canada dans la région du Pacifique. Je vous remercie de l'occasion de vous brosser un tableau de nos activités ici, dans la région du Pacifique.

Comme vous l'ont dit nos collègues de l'Ontario, la mission de l'ASFC est d'assurer la sécurité et la prospérité du Canada en gérant l'accès des personnes et des marchandises à destination et en provenance du Canada. Ici, dans la région du Pacifique, qui est formée de la Colombie-Britannique et du Yukon, environ 1 900 employés veillent à accomplir cette mission dans tous les modes de transport: le transport aérien, ferroviaire, routier, postal et maritime.

En 2017, notre personnel a été responsable du traitement de 23 millions de voyageurs, de 8 millions de véhicules, de 2,2 millions de dédouanements commerciaux, de 44 millions d'envois de messagerie et de près de 37 millions d'articles de courrier international.

Demain, vous visiterez les opérations maritimes du Grand Vancouver, où se trouve le plus grand port maritime au Canada. Elles sont responsables du dédouanement des navires commerciaux et des marchandises, des navires de croisière et des bateaux personnels. Les opérations maritimes font des inspections des navires, des voyageurs et des membres d'équipage, des conteneurs maritimes entrants et sortants et des marchandises non conteneurisées. Les opérations sont axées au premier chef sur l'application de la loi, l'analyse, l'inspection et la surveillance des activités dans le troisième port en importance du tonnage dans les Amériques.

Plus de trois millions de conteneurs transitent par le port de Vancouver chaque année, et plus de 142 millions de tonnes métriques de marchandises sont soumises à une évaluation du risque et contrôlées par l'ASFC dans la région de Vancouver. Les volumes totaux passant par la région du Pacifique représentent 57 % du fret maritime au Canada.

La présidente: Madame MacVicar, pourriez-vous ralentir un peu le débit? Je sais que cinq minutes, c'est peu de temps, mais l'interprète a du mal à vous suivre.

Merci.

Mme Rosyln MacVicar: Très bien.

Vous vous rendrez en second lieu dans le district de Pacific Highway. Ce district est situé dans la vallée du bas Fraser, dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, de part et d'autre du 49^{e} parallèle à partir de l'État de Washington, et se trouve directement entre les deux grandes villes de Seattle et de Vancouver. Le district, qui comprend cinq postes frontaliers, s'étend du Pacifique jusqu'au centre de la vallée du Fraser et constitue un portail nord-américain clé pour les voyageurs et les marchandises qui entrent au Canada par la porte de Cascadia. Avec une moyenne de plus de 11 millions de voyageurs et plus d'un million de dédouanements commerciaux par année, le district est le principal corridor de l'Ouest canadien.

À lui seul, ce corridor commercial essentiel devrait, selon les estimations, faciliter plus de 68 millions de dollars par jour de commerce transfrontalier. Dans tous les modes de transport, l'évaluation des risques, le ciblage et l'examen de l'ASFC jouent un rôle important dans le processus global de facilitation du commerce et d'application de la loi.

La Loi sur les douanes autorise l'ASFC à examiner les expéditions commerciales, mais notre personnel tient compte des impératifs commerciaux et de la nécessité de se conformer à la réglementation, tout en assurant la sécurité des Canadiens.

Les programmes d'examen des expéditions commerciales maritimes et routières de l'ASFC sont nécessaires pour appuyer les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique. Les examens servent à contrôler le mouvement des marchandises qui sont soupçonnées de menacer la sécurité nationale, la contrebande, les contrôles d'autres ministères, la conformité commerciale et la perception des recettes. À l'échelle nationale, cela a représenté plus de 30 milliards de dollars en droits et taxes pour l'exercice 2017-2018, soit environ 11 % des recettes du gouvernement du Canada sur la même période.

L'ASFC est consciente des répercussions économiques que les examens peuvent avoir sur les importateurs et les exportateurs. Nous nous efforçons de maintenir l'équilibre délicat entre la sécurité et la libre circulation des biens.

Il y a divers outils pour déceler toute contrebande possible et les marchandises dangereuses. En particulier, il y a l'imagerie par rayons X, l'imagerie par rayons gamma, la détection des rayonnements, les services de laboratoire, les caméras, les télescopes et les appareils de mesure. Par exemple, l'utilisation d'outils d'examen non intrusifs comme les portails de détection de radioactivité, par où passent 100 % des conteneurs, accélère l'examen et le dédouanement des envois choisis pour l'examen.

L'ASFC cherche continuellement à moderniser la gestion de la frontière, y compris le processus d'examen. Nous travaillons en étroite collaboration avec le port de Vancouver et l'industrie pour assurer la transparence de la chaîne commerciale et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

Ainsi, deux nouvelles installations d'examen des conteneurs maritimes sont en voie de construction près des terminus maritimes, la première à Tsawwassen et l'autre à l'inlet Burrard.

Les grands objectifs de l'ASFC pour ces investissements sont de réduire les coûts, d'accroître la capacité d'examen à Vancouver et d'abréger les délais totaux de traitement pour les clients.

La nouvelle installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen, c'est-à-dire l'IECT, est deux fois plus grande que l'installation désuète actuelle de Burnaby, et a nettement plus de capacité de réception et d'examen des conteneurs. Elle servira à l'examen des conteneurs le plus à risque qui arrivent principalement du terminus de Deltaport et des Fraser Surrey Docks. L'IECT abritera également une partie de la technologie de pointe pour effectuer des examens complets des conteneurs maritimes à haut risque.

Dans la région du sud de l'Ontario mardi, vous avez sans doute entendu parler du projet pilote de corridor sécurisé de l'ASFC visant à accélérer le traitement des expéditions commerciales. Ici, dans la région du Pacifique, nous modernisons également le traitement des expéditions commerciales en faisant l'essai pilote d'une première pour l'ASFC, c'est-à-dire la conception et la construction d'un système d'imagerie fixe à grande échelle au poste frontalier commercial de Pacific Highway.

● (1420)

La présidente: Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît?

Mme Rosyln MacVicar: D'accord.

Je tiens à rassurer tout le monde...

La présidente: J'aimerais limiter tout le monde à cinq minutes pour permettre aux membres de poser leurs questions.

Mme Rosyln MacVicar: D'accord.

Je tiens à assurer au Comité que nous savons parfaitement que nos mesures ont une incidence directe sur la vitalité du commerce et du tourisme au Canada. En même temps, nous nous concentrerons sans relâche sur le rôle important que nous jouons dans la sécurité du Canada et des Canadiens.

Madame la présidente, c'est un honneur et un privilège pour moi, fonctionnaire, d'être avec vous et les membres du Comité aujourd'hui.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au travail important que nous faisons.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Gee, voulez-vous commencer?

M. Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping): Si c'est d'accord, les pilotes devaient être les prochains.

La présidente: Très bien. Je suis heureuse que vous ayez eu quelques minutes pour vérifier qui veut passer en premier.

Allez-y.

Capitaine Roy Haakonson (capitaine, président, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Bonjour, madame la présidente et membres du Comité. Les B.C. Coast Pilots sont honorés de comparaître devant vous aujourd'hui et d'être entendus.

Je vais commencer par le pilotage et le travail qu'il fait dans la principale porte du commerce sans cesse croissante du Canada avec l'Asie. Le nombre de navires en transit sur la côte complexe de la Colombie-Britannique et dans le fleuve Fraser, qui est très achalandé, augmente chaque année. Les pilotes jouent un rôle essentiel dans la protection des attentes du Canada et du public dans cet environnement souvent congestionné.

Les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique et du fleuve Fraser utilisent leurs connaissances d'experts des eaux locales pour piloter des vraquiers, des pétroliers, des navires de croisière et, en somme, tous les navires commerciaux. Les pilotes sont responsables de toute la côte de la Colombie-Britannique, y compris l'île de Vancouver, Haida Gwaii et, bien sûr, le fleuve Fraser.

Comme le capitaine Burgess l'a expliqué lors de vos audiences à Niagara, le bilan de sécurité presque parfait des pilotes canadiens est directement lié au fait que les pilotes peuvent exercer leur jugement professionnel sur les questions de navigation en toute indépendance et à l'abri des pressions commerciales.

La sécurité du public et de l'environnement est toujours notre priorité, mais le pilotage joue également un rôle très important dans le soutien du commerce international de notre pays. Comme on dit, 90 % de tout a transité, à un moment donné ou à un autre, sur un navire dans une zone de pilotage.

L'augmentation du trafic et de la taille des navires revêt une importance particulière sur la côte Ouest, où l'on semble être plus sensible à tout ce qui peut avoir un effet négatif sur l'environnement. Pour accroître la confiance du public dans le réseau de transport, particulièrement dans le réseau de transport maritime, il est crucial de maximiser l'efficacité des corridors commerciaux de la côte Ouest du Canada.

Il existe des solutions. Les pilotes sont toujours disponibles. Nous serons toujours prêts à travailler avec le gouvernement pour répondre aux préoccupations de la société.

Les pilotes jouent un rôle important dans l'amélioration de la compétitivité du Canada, et nous vous avons remis deux études de cas axées sur la dynamique de la facilitation du passage sécuritaire et efficace de navires de plus en plus gros et à tirant d'eau de plus en plus considérable. Compte tenu de la dynamique du transport maritime et de la tendance aux navires de plus en plus gros, le défi pour tous les ports, et en particulier les grands ports pivots, est de s'adapter à ce changement. Si un port n'investit pas dans les infrastructures essentielles pour accroître sa capacité et assurer la fluidité des lignes intermodales, les lignes de navigation détourneront leurs marchandises vers d'autres ports.

La deuxième étude de cas que nous avons portée à votre attention présente un bon exemple de ce phénomène, mais de façon positive pour la Colombie-Britannique et l'ensemble du Canada. En élaborant de nouvelles procédures de navigation en collaboration avec nos partenaires de l'industrie, les pilotes ont pu, ces dernières années, amener en toute sécurité des porte-conteneurs plus gros jusqu'aux postes d'amarrage qui étaient au départ conçus pour accueillir des navires beaucoup plus petits. Cela a non seulement entraîné des gains de productivité et fait économiser des dizaines de milliers de dollars par navire pour les expéditeurs et les armateurs, mais encore a permis au port de Vancouver et au port de Prince Rupert d'accroître leur part des importations conteneurisées destinées aux États-Unis. Comme le démontre l'étude de cas, les retombées économiques positives du trafic qui transite maintenant par les ports canadiens sont très importantes, de l'ordre de 150 millions de dollars par an.

● (1425)

Enfin, il y a une autre dimension du corridor commercial du Pacifique qui met en lumière la flexibilité du réseau de pilotage du Canada et le rôle qu'il joue dans la maximisation de l'efficacité. Les pratiques de pilotage pour les navires qui se déplacent entre les eaux canadiennes et américaines sur la côte Ouest sont un exemple de passages frontaliers d'un pragmatisme rafraîchissant.

Comme vous le savez, la frontière internationale a été définie de telle façon que, pour se rendre à une destination canadienne et en revenir, il faut passer par les eaux américaines, et vice versa pour les Américains. Par exemple, 70 % du trafic maritime du Pacifique emprunte le passage Haro-Boundary, qui relie le détroit de Juan de Fuca et la mer des Salish le long de la frontière internationale. Dans ces eaux, les navires qui arrivent de la mer à un port canadien sont pilotés par des pilotes de la côte de la Colombie-Britannique, même si le passage Boundary-Haro est dans les eaux américaines.

● (1430)

La présidente: Avez-vous une dernière remarque à faire?

Capt Roy Haakonson: La relation que le Canada entretient avec les États-Unis est l'une des grandes raisons... La principale raison pour laquelle cela a été une réussite, avec des pilotes américains dans les eaux canadiennes et des pilotes canadiens dans les eaux américaines, c'est qu'il s'agissait d'une approche sensée pour le pilotage dans des eaux partagées.

Par l'entremise des administrations de pilotage et de l'industrie, et travaillant en concertation, nous avons conclu une entente pour établir des pratiques qui font du passage de la frontière un modèle de pragmatisme.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous reviendrons là-dessus.

Pour les derniers commentaires, nous donnons la parole à M. Lewis-Manning, pour cinq minutes.

M. Robert Lewis-Manning: Madame la présidente et membres du Comité, merci de nous recevoir aujourd'hui.

Avant de me lancer, j'aimerais rappeler que demain est la Journée maritime mondiale. C'est aussi le 70e anniversaire de l'Organisation maritime internationale, dont le Canada est membre fondateur. Il y a donc beaucoup à célébrer, et il se passe des choses positives.

Notre organisation représente les intérêts des armateurs, de leurs agents et des fournisseurs de services responsables du transport des personnes et des marchandises dans le monde à destination et en provenance de l'Ouest canadien. La capacité de nos membres de transporter des produits et des personnes en toute sécurité, rapidement et de façon concurrentielle, est bonne pour les Canadiens, bonne pour notre économie et bonne pour notre environnement. Les transporteurs maritimes commerciaux sont en concurrence sur le marché mondial. Ils voient généralement le marché canadien d'un bon oeil, mais ils ont certaines réserves à l'égard de l'efficacité et de la productivité de la chaîne d'approvisionnement, de la souplesse de la réglementation et des données et de l'infrastructure.

Le gouvernement du Canada a fait le plus gros investissement ponctuel dans la protection des côtes, et nous appuyons sans réserve les programmes du Plan de protection des océans. Maintenant que ce plan met en oeuvre des programmes précis, cet effort devrait mettre davantage l'accent sur les moyens d'améliorer la compétitivité de notre chaîne d'approvisionnement, car cela permettra de protéger à la fois nos écosystèmes marins et l'économie canadienne. Il y a déjà de solides indicateurs selon lesquels les efforts pour accroître la protection des côtes exigeront également que le secteur maritime innove dans son mode de fonctionnement et dans les technologies qu'il emploie. Pour que cela soit efficace, la stratégie nationale des transports doit viser à stimuler l'innovation qui rendra notre cadre de transport maritime souple et adaptable de manière à pouvoir soutenir pleinement les initiatives de protection côtière et demeurer concurrentiel.

Comme on l'a déclaré dans l'examen de la Loi sur les transports au Canada, sous la présidence de David Emerson, il faut une approche pangouvernementale d'une stratégie nationale des transports, avec un organisme de surveillance qui oblige tous les ministères et organismes gouvernementaux touchés à collaborer à l'atteinte d'objectifs communs. À l'heure actuelle, il y a un certain manque de coordination des politiques et des priorités et une absence de partage des données qui alourdit le fardeau administratif et fait naître des inefficacités.

Bien que la Loi sur la modernisation des transports prévoie des initiatives pour accroître la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, il est tout aussi important que les partenaires gouvernementaux se réunissent dans le cadre d'une stratégie commune pour énoncer clairement la vision de la sécurité et de la protection de l'environnement pour les utilisateurs et les intervenants maritimes, qui sont intrinsèquement liés.

Il est essentiel pour la compétitivité économique du Canada d'avoir une compréhension holistique de la chaîne d'approvisionnement. Je pense que vous avez entendu cela à maintes reprises ce matin. La croissance continue des volumes de fret et des nombres de passagers, avec la disponibilité limitée de terrains industriels pour l'exploitation de marinas, nécessite l'utilisation très efficace des terminus et de la capacité d'accostage. Nous sommes témoins de certaines contraintes traditionnelles ainsi que de certaines nouvelles contraintes pour notre chaîne d'approvisionnement qui ont des retombées négatives pour l'économie, voire pour certaines de nos collectivités côtières locales.

Par exemple, il est presque impossible de nos jours d'importer des marchandises diverses par les ports de l'Ouest canadien. Cela cause des retards et entraîne une augmentation des coûts pour les projets de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, car les marchandises sont détournées vers des ports américains. Nous aurions dû être en mesure, collectivement, de prédire cela, en nous fondant sur les données d'efficience et de productivité de la chaîne d'approvisionnement. Des efforts comme le projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de l'Administration portuaire Vancouver Fraser sont positifs. Nous avons bon espoir que l'examen de la modernisation du port permettra également de comparer le rendement de nos ports et de notre chaîne d'approvisionnement avec celui des administrations concurrentes, pour bien cibler les priorités en matière d'élaboration de politiques et de financement.

Il y a eu des tranches successives d'investissements dans l'infrastructure par les secteurs public et privé qui ont soutenu un marché commercial international en expansion. Nous nous réjouissons des intentions du gouvernement du Canada de faciliter cela pour l'avenir grâce au Fonds national des corridors de transport.

Les futures initiatives de financement devraient tirer un meilleur parti de l'expertise des transporteurs maritimes et de leur connaissance des tendances du commerce mondial. L'infrastructure devrait comprendre l'infrastructure maritime qui facilite la sécurité, la protection de l'environnement ainsi que la gestion et l'intégration des données. Les transporteurs maritimes opérant sur le marché mondial savent que certains produits sont moins concurrentiels au Canada. Un effort concerté pour mesurer le débit de nos ports et collaborer pour trouver des façons d'améliorer la situation serait positif pour de nombreux secteurs de l'économie canadienne et favoriserait en fin de compte une meilleure protection des côtes.

Je vous remercie encore une fois de l'occasion de prendre la parole. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

● (1435)

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Monsieur Jeneroux, allez-y.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être là aujourd'hui. J'ai un certain nombre de questions à poser, si vous me le permettez.

Monsieur Lewis-Manning, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez du moratoire actuel sur les expéditions de pétrole brut à destination et en provenance des ports du nord de la Colombie-Britannique.

M. Robert Lewis-Manning: J'ai déjà comparu devant le Comité pour parler du projet de loi C-48. Nous étions certainement préoccupés par l'absence d'évaluation des risques dans l'avant-projet de loi, et l'une de nos recommandations était d'inclure une évaluation périodique des risques dans ce texte législatif.

M. Matt Jeneroux: J'ai remarqué que, en mai 2017, vous avez publié un communiqué pour marquer votre déception. Avez-vous constaté des progrès à cet égard depuis lors?

M. Robert Lewis-Manning: Non. Je pense que la perspective que je puis vous livrer est celle du précédent. Il y a peut-être de bonnes raisons d'agir dans un certain sens. L'important, c'est de veiller à la clarté des signaux envoyés au marché du commerce international, des signaux expliquant les raisons de ce phénomène. Sans l'évaluation pure du risque, il nous a semblé que ce n'était pas un signal clair.

M. Matt Jeneroux: Très bien. À l'extérieur du gouvernement, avez-vous vu quelqu'un d'autre envoyer des signaux pour indiquer que ce n'est pas utile, encore une fois au niveau de la compétitivité dont vous parlez dans votre communiqué? J'espère qu'on fera quelque chose pour améliorer la compétitivité mondiale de ce côté-là. Je n'ai rien vu. Je suis curieux de savoir si vous avez vu quelque chose.

M. Robert Lewis-Manning: Nous avons notamment vu une déclaration de la Chambre internationale de la marine marchande, qui représente environ 85 % du marché mondial des armateurs.

M. Matt Jeneroux: Qu'a-t-elle dit?

M. Robert Lewis-Manning: Elle a marqué son inquiétude au sujet de l'approche — pas nécessairement du résultat, mais de l'approche.

M. Matt Jeneroux: Très bien, parfait. Je vous en remercie. Cela aide à clarifier certaines choses.

Je m'adresse maintenant à vous, madame MacVicar. Merci de votre comparution devant le Comité, et merci de ce que vous faites pour la frontière ici, au Canada.

J'ai quelques brèves questions. En ce qui concerne les changements relatifs à la marijuana, nous avons demandé à votre homologue de la région de Niagara quelles incidences ils auront vos opérations. Il a formulé certains commentaires. Je serais curieux de savoir si vous pouvez nous dire, dans vos propres mots, ce que les changements du 17 octobre, s'il y en a, nous apporteront dans votre perspective.

Mme Rosyln MacVicar: En bref, je dirais que notre message clé est: « N'en introduisez pas et n'en sortez pas. » Nous insistons là-dessus auprès des gens. Même si le cannabis deviendra légal et réglementé au Canada, il est illégal aujourd'hui et le demeurera de transporter du cannabis par-delà la frontière internationale du Canada. Cela s'applique au cannabis à des fins thérapeutiques. Cela s'applique à tout utilisateur de cannabis qui pourrait en avoir sur sa personne à l'entrée. Il est obligatoire de le déclarer si on en a, et nous faisons ce que nous pouvons pour sensibiliser et informer les Canadiens sur ce que cela signifiera pour eux au passage à la frontière.

● (1440)

M. Matt Jeneroux: Que fait l'ASFC exactement en guise de sensibilisation?

Mme Rosyln MacVicar: Nous utilisons une combinaison de moyens, que ce soit dans les médias sociaux ou dans les médias grand courant, pour informer les Canadiens de ce que les changements signifieront pour eux. En plus, nous avons élaboré et conçu des panneaux à afficher bien en vue au point d'entrée pour dire tout ce qu'on attend d'eux.

M. Matt Jeneroux: Très bien. Excellent.

Nous avons également eu une bonne occasion de visiter les sites de Fort Erie et de Buffalo. Nous avons eu un bon aperçu de leur planification en cette matière. Je crois que c'était environ deux semaines avant certains événements sportifs. Les matchs de football à Buffalo — c'est de cela qu'il était question. Est-ce quelque chose de semblable...?

Mme Rosyln MacVicar: C'est la même chose, oui. Nous travaillons très fort pour notre planification et nos prévisions, en fonction d'événements qui surviennent de part et d'autre de la frontière.

M. Matt Jeneroux: Faites-vous quelque chose, donc, spécifiquement pour la marijuana et le cannabis, pour les niveaux d'effectifs ou d'autres choses, en prévision du 17 octobre?

Mme Rosyln MacVicar: Nous n'augmentons pas nos effectifs à cause de ce changement.

M. Matt Jeneroux: Très bien, merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci à tout le monde d'être là.

Madame MacVicar, le terme « gestion du risque » revient souvent dans la conversation. Certains comprendront que vous pesez des choses, prenez peut-être des raccourcis, cherchez peut-être à établir la priorité entre ce à quoi vous prêtez attention et ce que vous jugez correct, et que vous utilisez la loi des moyennes pour dire que vous allez attraper ce que vous devriez attraper et laisser passer ce que vous devriez laisser passer. Est-ce une évaluation juste de la gestion du risque, à votre avis?

Mme Rosyln MacVicar: Je dirais... Je pourrais reformuler cela autrement pour simplifier. Nous ciblons les marchandises et les personnes longtemps avant leur arrivée à la frontière, afin de nous préparer, d'une certaine façon. Nous accueillons les voyageurs à faible risque, acheminons les marchandises à faible risque pour l'extérieur de... Nous pensons qu'ils sont à faible risque, et leur consacrons moins de temps. Nous utilisons notre personnel et nos systèmes, et les outils que nous avons, pour cibler les hauts risques. Voilà en quoi consiste le processus de gestion des risques, dans sa forme la plus simple. Nous faisons tout cela...

M. Ken Hardie: J'ai besoin d'une réponse assez courte, malheureusement, parce que j'ai d'autres questions.

Mme Rosyln MacVicar: Très bien.

M. Ken Hardie: Est-il difficile de glisser des drogues dans un conteneur pour échapper à la détection?

Mme Rosyln MacVicar: C'est une très bonne question, à laquelle je peux difficilement répondre. Les gens sont très créatifs. Ils utilisent divers moyens pour déjouer le système.

M. Ken Hardie: Eh bien, ils peuvent toujours s'essayer, non? Je suis sûr qu'ils le font.

J'ai quelques questions pour les pilotes. Dans la région métropolitaine de Vancouver, avec l'expansion prévue de l'oléoduc Trans Mountain, l'expédition du pétrole inquiète beaucoup. J'aimerais avoir deux réponses rapides, s'il vous plaît. Premièrement, quel est le bilan en ce qui concerne nos expéditions de pétrole? Deuxièmement, qu'est-ce que nous expédions d'autre que les gens ne réalisent peut-être pas au quotidien et qui serait tout aussi difficile à gérer si cela s'échappait dans l'eau?

Capt Roy Haakonson: Je pense qu'il n'y a pas eu de déversement d'un pétrolier en Colombie-Britannique. Quant aux autres produits, monsieur Hardie, il y a le transport de produits chimiques, qui sont en vrac liquide, comme la soude caustique ou la cire pour certaines papeteries. Historiquement, tout le transport par pétrolier sur la côte de la Colombie-Britannique, en ce qui concerne les pilotes, s'est fait en toute sécurité et très régulièrement.

M. Ken Hardie: Avez-vous une idée du nombre de pétroliers qui passent par la pointe Sud de l'île de Vancouver pour rejoindre Cherry Point?

Capt Roy Haakonson: Je ne saurais vous le dire de mémoire. Je sais que c'est plus que ce que nous avons actuellement. Je suis désolé, mais je ne saurais vous donner de chiffre.

● (1445)

M. Ken Hardie: Selon vous, quelle contribution les pilotes peuvent-ils faire au Plan de protection des océans?

Capt Roy Haakonson: Pour les pilotes, le Plan de protection des océans, le PPO, est un cadeau pour la Colombie-Britannique. Lorsque le PPO est sorti... Les principes du PPO — l'amélioration de la sécurité maritime, la promotion du transport maritime responsable, la protection de l'environnement, le raffermissement de nos relations avec les Premières Nations — sont autant de valeurs clés du pilotage. Donc, le rôle que nous jouons à cet égard, en particulier avec les Premières Nations, est que nous avons toujours eu des projets pilotes des Premières Nations et que nous avons toujours communiqué avec les collectivités par des visites. Nous favorisons la sensibilisation, en particulier...

M. Ken Hardie: Je pense plutôt aux yeux et aux oreilles sur l'eau.

Capt Roy Haakonson: Avec le PPO, nous avons participé activement à une initiative de gestion proactive des navires, le programme MAIS, avec la Garde côtière, en travaillant de près avec...

M. Ken Hardie: Je suis désolé. Je dois vous interrompre. Mais on peut dire sans se tromper que vous apportez une contribution. Vous êtes engagés.

Capt Roy Haakonson: Absolument. On peut s'y attendre.

M. Ken Hardie: La Chamber of Shipping est le client de toute une série d'activités. À votre avis, dans quelle mesure le système actuel de transport des marchandises à bord de vos navires est-il efficace et quelles sont les lacunes que vous y voyez?

M. Robert Lewis-Manning: Il y a de nombreux éléments là-dedans. Vous en avez déjà vu certains aujourd'hui. Notre perspective est celle de l'efficacité et de la productivité du déchargement et du chargement. Beaucoup de choses ont changé depuis cinq ans. Premièrement, plus de fret et de personnes entrent chez nous et en partent. Deuxièmement, les navires sont de plus en plus gros, comme on vous l'a dit aujourd'hui, ce qui ajoute à la complexité de la gestion des mouvements et du processus de chargement et de déchargement.

Dans l'ensemble, la capacité d'exportation — dont je vais parler tout de suite — augmente. Mais nous constatons aussi que certaines des contraintes commencent à se faire sentir, et qu'elles sont plus difficiles à gérer.

M. Ken Hardie: Quelles sont les contraintes?

M. Robert Lewis-Manning: Nous les voyons surtout dans l'exportation de produits en vrac. Dans une séance précédente, vous avez parlé des mouillages. C'est un problème concret que nous observons, et il a des conséquences sur les collectivités côtières. Une de nos grandes priorités est de nous aider nous-mêmes et d'aider le gouvernement à trouver des solutions à cet égard.

Cette chaîne d'approvisionnement comporte de nombreux éléments. C'est une question de terminus. Une question de pilotage. C'est une question de mouvement des navires, de leur gestion dans l'écosystème portuaire. Tout cela devient de plus en plus complexe et doit être géré.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais entamer la discussion avec les deux capitaines qui sont avec nous cet après-midi.

Au cours des dernières semaines, j'ai pris le temps de lire le rapport Grégoire. Afin de mieux comprendre ce rapport, j'ai échangé avec le capitaine Arsenault, de Trois-Rivières, ainsi qu'avec le capitaine Burgess, que nous avons rencontré à Niagara il y a quelques jours à peine.

Si votre bilan en matière de sécurité mérite des louanges et ne fait aucun doute, vos détracteurs font un lien, dont je ne suis pas certain qu'il soit bon, et c'est ce que j'aimerais que vous commentiez. Certains disent que les coûts du pilotage, au Canada, jouent contre le rendement économique et que, s'il y avait une offre diversifiée de services de pilote, on pourrait à la fois maintenir le même niveau de sécurité et peut-être réduire les coûts. Est-ce vrai ou est-ce une fausse idée?

[*Traduction*]

Capt Roy Haakonson: C'est toujours une question brûlante, et nous essayons toujours de profiter de l'occasion d'en parler.

La question a été soulevée à maintes reprises dans l'examen du pilotage. Certaines discussions ont été frustrantes. Dans le cadre de l'examen, M. Grégoire avait fait faire 13 études de Transports Canada, dont l'une, du AIM Group et publiée en février 2018, sauf erreur, portait sur des considérations d'économie et de concurrence. J'ai une copie de l'examen, que je peux vous laisser, monsieur, si vous le désirez.

J'ai apporté une citation tirée de l'examen. En 2016, l'année de l'étude, les coûts du pilotage s'élevaient à environ 1/10 % de la valeur du commerce maritime du Canada. Par conséquent, dans le contexte de l'économie nationale, les coûts du pilotage n'ont pas d'effet négatif sur la compétitivité commerciale du Canada pour les importateurs et les exportateurs.

Plus particulièrement, l'étude a aussi analysé la question du coût dans divers autres aspects, y compris ses incidences sur les porte-conteneurs, les pétroliers et les vraquiers du point de vue de la sécurité, de la fiabilité et de la réactivité. Dans chaque cas, la conclusion était la même: les coûts du pilotage ne sont pas un facteur qui nuit à la compétitivité. Ce qui nous intéresse, c'est que...

● (1450)

M. Robert Aubin: Veuillez terminer rapidement, parce que j'ai beaucoup d'autres questions.

Capt Roy Haakonson: Oh, je suis désolé.

Le rapport de M. Grégoire ne reflète aucune de ces conclusions, et nous ne comprenons toujours pas pourquoi.

Je m'arrête là, monsieur.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci. Évidemment, je serai intéressé à lire cette étude.

Je me pose une autre question. À votre connaissance, existe-t-il, dans le monde, un modèle de fournisseur unique de pilotage qui aurait ouvert son marché à la compétitivité et qui serait revenu par la suite à une formule de fournisseur unique? Si oui, quels avantages en a-t-on retirés?

[*Traduction*]

Capitaine Robin Stewart (capitaine, vice-président, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Merci. C'est une bonne question. À dire vrai, on nous la pose souvent.

Oui, il y a d'autres administrations qui ont essayé cette formule. Pas au Canada, mais à certains endroits comme l'Australie ou certaines régions d'Europe. La Floride s'orientait dans cette direction. Tous ont fait marche arrière. Il y a une ou deux régions en Europe de l'Ouest... Je crois que la Norvège a de petites enclaves où il y a concurrence dans le domaine du pilotage.

Toutefois, il est prouvé que faire jouer la concurrence dans ce secteur, ce serait comme instaurer un processus concurrentiel dans le secteur de l'aviation, par exemple, où les contrôleurs de la circulation aérienne offriraient des services concurrents, ou dans les services de police ou d'incendie. Cela n'a pas marché. On a chaque fois constaté une dégradation de la sécurité. En fait, il s'agit d'établir les priorités. Dans un pays comme le Canada, où la sécurité publique ou la sécurité environnementale sont une priorité pour le public, le risque de dégradation de la sécurité n'en vaut pas la peine.

Dans ce contexte, cependant, nous avons deux zones de pilotage sur la côte Ouest, qui relèvent toutes deux du mandat fédéral prévu dans la Loi sur le pilotage. La première concerne les pilotes entrepreneurs, nous-mêmes, et nous couvrons toute la côte extérieure. Ensuite, il y a le modèle des employés, avec les pilotes du Fraser, évidemment dans ce fleuve.

Nous n'avons aucun problème à partager un district, de notre point de vue, tant que nous le partageons isolément. Dans le Fraser, l'expertise des pilotes est axée sur le Fraser; nous nous concentrons sur la côte. Le risque, à notre avis, serait de mettre en place un processus permettant à quelqu'un de se trouver entre les deux. Si vous aviez un groupe qui pouvait assurer le pilotage sur la côte ou sur le Fraser, il y aurait un risque de conflit.

On peut parler de Kinder Morgan, par exemple, et du transport du pétrole. Si vous avez accepté le principe de mesures d'atténuation en matière de sécurité et que vous autorisez la négociation dans le cadre de ce processus — ce qui arrive toujours quand la concurrence joue —, vous courez le risque de compromettre ces mesures d'atténuation en matière de sécurité.

On a essayé. Cela n'a jamais marché, surtout dans des pays comme le Canada et les États-Unis.

La présidente: Merci, monsieur Stewart.

Passons à M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à Mme MacVicar, de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Comment l'Agence assure-t-elle un équilibre entre l'application des mesures de sécurité à la frontière et une circulation plus fluide des marchandises entre le Canada et la région du Pacifique?

[*Traduction*]

Mme Rosyln MacVicar: Je vous remercie de cette question. Elle est excellente, car on nous la pose souvent.

Je dirais que nous évaluons très bien les risques, connus ou inconnus, auxquels nous pouvons être exposés à un moment donné. Nous nous fondons sur un certain nombre de facteurs qui influent sur nos définitions et nos évaluations du risque. Ces facteurs se rapportent aux systèmes que nous utilisons, qu'il s'agisse de l'une des règles et applications qui régissent notre activité ou de notre secteur national du ciblage, qui nous permet, grâce à l'obtention précoce de l'information, de définir ce qui pourrait ou non survenir.

De plus, nous travaillons avec nos partenaires de l'application de la loi, à l'échelle nationale, fédérale ou locale, en plus des professionnels du renseignement qui travaillent avec nous à l'ASFC. Dans ce cas, cela nous permet d'aviser nos services de première ligne des risques ou menaces, et nous pouvons ainsi faire une planification en conséquence.

En même temps, nos services de première ligne ont la possibilité de choisir des cas au hasard et de faire des renvois pour des examens plus détaillés dans le cadre de nos opérations de deuxième ligne. Toutefois, dans la plupart des cas, nous réservons ces examens plus poussés aux situations à risque élevé, de façon à éviter d'entraver la libre circulation et l'acheminement des marchandises à faible risque qui entrent au Canada.

● (1455)

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Selon vous, sur quel aspect de la modernisation des ports le gouvernement fédéral doit-il se pencher en priorité, afin d'aider l'Agence à veiller sur les passages frontaliers? Quel est l'élément le plus important?

[*Traduction*]

Mme Rosyln MacVicar: Je propose que nous concentrions nos efforts sur deux secteurs distincts. Le premier est celui de l'infrastructure, pour nous assurer de moderniser et d'améliorer l'infrastructure actuelle partout au Canada pour l'adapter à l'évolution de nos activités. Voilà le premier secteur, et cela comprend les investissements dans les opérations portuaires, dans les installations elles-mêmes.

Plus important encore, je dirais que nous devons faire de véritables investissements dans la technologie. Comme vous le remarquerez, la transformation que notre agence entreprend repose sur de nouvelles formes de technologie. Tout cela a un coût. À mesure que notre organisation évolue et se modernise, elle s'appuie davantage sur la technologie. Cela donne au gouvernement fédéral et à l'industrie l'occasion d'harmoniser les systèmes et d'assurer une circulation plus fluide.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Ma prochaine question s'adresse aux représentants de la Chamber of Shipping.

Le gouvernement du Canada a mis en place le Plan national de protection des océans afin de créer un système de sécurité maritime qui améliorera le transport maritime responsable. Quelle est votre position au sujet de ce plan? De quelle façon ce plan vous aide-t-il, dans votre travail, à soutenir le transport maritime?

M. Robert Lewis-Manning: Je vous remercie de votre question.

[*Traduction*]

Je vais devoir répondre en anglais. Toutes mes excuses.

D'un point de vue industriel, le Plan de protection des océans nous aide à mieux comprendre l'écosystème dans lequel nous évoluons, l'effet de l'industrie sur cet écosystème et la meilleure façon d'atténuer cet impact. Nous savons que c'est important pour les Canadiens. Nous savons que c'est important pour les collectivités autochtones, et nous naviguons constamment dans ces régions.

C'est un programme très complexe et très important. J'ai dit plus tôt qu'il est important d'intégrer la compétitivité et l'efficience au Plan de protection des océans, parce qu'elles sont intrinsèquement liées. L'examen de la modernisation des ports est probablement la voie à suivre, et il faut le faire au moment opportun.

La présidente: Merci.

Passons à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à la Chamber of Shipping.

En ce qui concerne la réparation des routes multimodales, le transport maritime et le transport ferroviaire, tenez-vous actuellement des discussions communes pour examiner les stratégies futures tous ensemble, ou vous contentez-vous d'élaborer vos stratégies chacun de votre côté?

● (1500)

M. Robert Lewis-Manning: Je suis désolé si j'ai l'air un peu hypocrite, mais je dirai oui et non.

Du côté positif, il y a de la part des différents modes de transport plus de participation qu'il n'y en a eu par le passé. Sur le plan des investissements dans l'infrastructure et de l'ordre des priorités des recommandations à soumettre au gouvernement fédéral, nous n'en sommes pas encore tout à fait là. En grande partie, les transporteurs océaniques ont été exclus de ce dialogue. Nous entretenons une étroite collaboration avec nos partenaires du secteur des transports pour faire évoluer la situation, mais nous n'y sommes pas encore.

M. Vance Badawey: Dans le même ordre d'idées, les mandats sont parfois désuets et, par conséquent, ils nuisent à la perception des responsables, qui devraient investir dans des infrastructures plus adaptées aux stratégies d'aujourd'hui. Bien sûr, les discussions et les stratégies collectives se prêtent en fin de compte au développement d'un corridor commercial national, et c'est pourquoi nous sommes ici.

Pensez-vous que, pour s'aligner sur les stratégies collectives d'aujourd'hui, certains mandats pourraient devoir changer?

M. Robert Lewis-Manning: Il y a probablement une possibilité de changement, sans doute dans la Loi maritime du Canada.

Toutefois, je ne veux pas être trop prescriptif à ce stade-ci. Il faut recueillir davantage de données à cet égard.

M. Vance Badawey: C'est un bon point. Pourriez-vous approfondir un peu cette question, car nous avons entendu la même chose à Niagara, avec la Voie maritime du Saint-Laurent et les mandats qui sont régis par la Loi maritime. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ce qui doit changer?

M. Robert Lewis-Manning: Ce n'est pas une critique à l'endroit des administrations portuaires, mais le fait est que le corridor commercial dans notre région s'étend de la limite des 200 milles dans le Pacifique jusqu'au quai, et dès que les limites des compétences sont définies sur une carte géographique — ou une carte marine, pour les pilotes —, nous n'examinons pas ce corridor commercial du côté maritime de façon holistique.

Il faut discuter de la meilleure façon de le faire, surtout dans un environnement complexe comme la mer des Salish. Nous recevons des demandes concurrentes. Évidemment, tout le monde sait qu'il y a des espèces en péril. Tous ces facteurs doivent être gérés de façon holistique, et pour le moment, la Loi maritime ne facilite pas cette démarche.

M. Vance Badawey: Selon vous, quelle devrait être la prochaine étape?

M. Robert Lewis-Manning: Il s'agit probablement d'examiner la gouvernance et la façon dont les diverses lois et les pouvoirs qu'elles prévoient sont intégrés. C'est probablement le plus grand défi que nous aurons à relever dans le secteur maritime à l'avenir, à savoir comment fonctionner dans cet écosystème plus complexe, avec des volumes de trafic plus élevés, des navires plus gros et, espérons-le, plus de commerce.

M. Vance Badawey: Il faudra donc peut-être changer la gouvernance en soi, pour que nous sachions qui fait quoi et qui est responsable de quoi.

M. Robert Lewis-Manning: Je ne veux pas être prescriptif, mais c'est un domaine qui mérite une certaine attention, oui.

M. Vance Badawey: Examinons maintenant la question de plus près.

Compte tenu de votre expérience dans le transport maritime dans cette région-ci, pouvez-vous dire comment nous devons nous y prendre pour atteindre les objectifs?

M. Robert Lewis-Manning: Nous devons examiner sérieusement les modalités d'intégration entre les différentes autorités. Qu'il s'agisse du ministère des Pêches et des Océans, de la Garde côtière, de Transports Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada ou des administrations portuaires, tous ont un leadership à exercer quelque part, de la limite des 200 milles jusqu'au quai.

Nous devrons probablement envisager la possibilité de créer une entité à un niveau supérieur, non pas pour alourdir la bureaucratie, mais peut-être pour l'alléger, parce que cela devient très complexe. Imaginez un navire qui fait escale au port de Vancouver une fois par année ou une fois en cinq ans. Il sera beaucoup plus complexe de fonctionner dans un tel environnement, de respecter toutes les lois et de transporter efficacement les voyageurs et les marchandises. Le monsieur à ma gauche gère une partie de cette complexité dans un certain domaine, mais il y a beaucoup d'éléments en cause, et nous devons mieux faire les choses dans l'intérêt de l'économie canadienne et de l'écosystème.

M. Vance Badawey: Vous...

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolé, monsieur Badawey.

Monsieur Liepert, vous avez quatre minutes.

M. Ron Liepert: Monsieur Lewis-Manning, nous recevons beaucoup d'exposés, et je dois admettre que je ne porte pas vraiment attention à chaque mot de chacun d'eux, mais je suis un député de l'Alberta et vous avez dit quelque chose qui a attiré mon attention. Cela avait un impact sur le fret en vrac en Alberta. Pouvez-vous répéter ou nous en dire davantage à ce sujet?

● (1505)

M. Robert Lewis-Manning: Oui, certainement. Rapidement, il y a le fret en vrac composé de marchandises diverses dont, souvent, l'industrie de la construction, par exemple, a besoin et qui ne peut être importé dans les ports de la Colombie-Britannique à l'heure actuelle à cause de la congestion.

M. Ron Liepert: Donnez-moi un exemple. Pour la construction, qu'est-ce que c'est? Le gypse?

M. Robert Lewis-Manning: Les barres d'armature.

Voici un exemple simple. Prenons des barres d'armature qui devraient entrer dans le port de Vancouver, les terminaux sont très occupés. Ce sont des relations commerciales. Il n'y a donc pas vraiment de motif pour dire que cette marchandise est plus importante qu'une autre. Au bout du compte, le navire mouille pendant 20 jours dans les eaux locales, ce qui crée un problème secondaire, et la cargaison doit être détournée vers Tacoma et transportée par camion au Canada.

Rien de tout cela n'a beaucoup de sens, et cela n'aide personne sur le terrain.

M. Ron Liepert: Non, bien sûr. J'imagine que les coûts augmentent à cause des retards. Ici encore, s'agit-il simplement d'inefficacité ou le port est-il trop occupé?

M. Robert Lewis-Manning: Eh bien, je suppose que nous sommes victimes de notre propre réussite comme porte d'entrée. Il n'y a pas beaucoup d'infrastructures maritimes. Ce sont des relations commerciales que les terminaux ont avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

M. Ron Liepert: Qu'en est-il d'un port comme celui de Prince Rupert? Pour le camionnage, Prince Rupert n'est pas plus éloigné d'Edmonton que Vancouver ne l'est. Le port de Prince Rupert est-il sous-utilisé?

M. Robert Lewis-Manning: Absolument. Le port de Prince Rupert a de la place pour prendre de l'expansion et je pense qu'il a une stratégie pour le faire. Parfois, les décisions commerciales ne correspondent pas ce que devrait être l'orientation stratégique. C'est pourquoi, dans l'ensemble, il devrait probablement y avoir des leviers que nous n'avons pas encore repérés et que nous pourrions faire jouer pour que les marchandises circulent correctement, ou en tout cas mieux qu'aujourd'hui.

M. Ron Liepert: Mon temps de parole est terminé?

La présidente: Nous sommes en retard, alors si vous pouviez...

M. Ron Liepert: C'est bien. Merci.

La présidente: Nous accueillons notre prochain groupe de témoins.

Merci beaucoup à vous tous. Excusez-moi d'avoir commencé quelques minutes en retard et de vous avoir fait attendre.

Nous allons suspendre la séance pour permettre au prochain groupe de témoins de s'installer.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1510)

La présidente: Bienvenue, messieurs.

De l'Association des produits forestiers du Canada, nous accueillons Joel Neuheimer, vice-président au commerce international et aux transports. De Pulse Canada, voici Greg Northey, directeur des relations avec l'industrie, et, de Teck Resources Limited, Michael O'Shaughnessy, directeur de la logistique.

Je vous remercie tous d'être parmi nous cet après-midi.

Monsieur O'Shaughnessy, devrions-nous commencer par vous?

● (1515)

M. Michael O'Shaughnessy (directeur, Logistique, Teck Resources Limited): Une comparution comme celle-ci, c'est nouveau pour moi. Alors je vais commencer.

La présidente: Nous ne mordons pas. Nous sommes un groupe sympathique.

M. Michael O'Shaughnessy: Pas de problème. J'ai hâte de participer à la discussion.

La présidente: Lorsque je vais lever la main comme ça, ce sera pour vous inviter à conclure.

M. Michael O'Shaughnessy: Je ne vous regarderai donc pas.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité et chers collègues témoins, bonjour et merci d'avoir invité Teck à participer.

Je m'appelle Mike O'Shaughnessy et je suis le directeur de la logistique chez Teck Resources, dont le siège social se trouve à Vancouver. Teck est ici pour parler des préoccupations au sujet de la compétitivité du Canada dans le transport des marchandises vers les marchés d'exportation.

Teck est une entreprise canadienne diversifiée du secteur des ressources qui exporte du charbon, du cuivre, du zinc et des produits énergétiques. Elle emploie près de 8 000 personnes un peu partout au Canada. Elle est le plus important utilisateur des services ferroviaires au Canada, auxquels elle consacre plus de 600 millions de dollars par année. Elle est le plus important client du Canadien Pacifique et un exportateur de premier plan vers des marchés clés, en particulier en Asie.

Au cours des cinq dernières années, Teck a exporté pour plus de 20 milliards de dollars de produits du Canada vers la Chine, le Japon, la Corée du Sud, l'Inde et d'autres marchés du Pacifique. Grâce à l'amélioration des infrastructures de transport et de logistique, le potentiel d'exportation de Teck s'améliore également, ce qui crée des emplois pour les Canadiens et génère de l'activité économique là où nous sommes présents.

Je voudrais maintenant souligner d'autres mesures propres à améliorer la compétitivité du transport ferroviaire des marchandises au Canada et à assurer la compétitivité des ports de la côte du Pacifique.

Notre principale recommandation sur les chemins de fer concerne les recours des expéditeurs et la nécessité d'un régime de données ferroviaires suffisant qui permettrait à l'Office des transports du Canada de déterminer efficacement les coûts dans le cadre de l'arbitrage des propositions finales. Avec les modifications apportées récemment à la Loi sur les transports au Canada, nous comprenons que le mandat de l'Office l'oblige à demander de l'information pour établir les coûts.

Nous recommandons que l'Office confirme clairement qu'il reçoit effectivement de l'information non regroupée sur les coûts, et qu'il la reçoit sans être entravé par quelque entité publique au sein du gouvernement du Canada, dans les sociétés ferroviaires ou par quelque personne que ce soit.

De plus, nous nous soucions constamment de la transparence, car la Loi sur les transports au Canada modifiée n'oblige pas l'Office à divulguer les détails de son modèle d'établissement des coûts ni quelque information sur ses processus ou sa méthodologie réglementaire d'établissement des coûts. En termes simples, il n'y a aucune transparence quant à la façon dont l'Office établit les coûts, ce qui contraste vivement avec le système de réglementation des États-Unis.

Le Surface Transportation Board des États-Unis publie en ligne des détails concernant le système uniforme d'établissement des coûts ferroviaires, son système d'établissement des coûts des chemins de fer. Nous recommandons que le gouvernement envisage d'adopter un mécanisme semblable pour assurer la transparence des données afin que l'Office des transports du Canada soit tenu de rendre publics ses processus et ses méthodes d'établissement des coûts.

Enfin, en ce qui concerne le transport ferroviaire, nous nous demandons toujours si les compagnies de chemin de fer s'acquittent de leurs obligations en matière de service en tenant compte des exigences et des contraintes opérationnelles des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs. Le libellé qui est devenu loi en vertu du projet de loi C-49 ne reflète pas la réalité, car, en ce qui concerne le service qu'une compagnie ferroviaire peut offrir, c'est elle qui décide des ressources qu'elle fournira. Ces décisions comprennent l'achat d'actifs, l'embauche de main-d'oeuvre et la construction d'infrastructures. Toutes ces décisions pourraient entraîner une ou plusieurs contraintes. Étant donné que ces contraintes sont décidées unilatéralement par le transporteur, il n'est pas acceptable qu'elles servent de facteur déterminant pour une décision de l'Office. Par conséquent, nous recommandons que les contraintes elles-mêmes fassent l'objet d'un examen.

Le deuxième point que je vais souligner concerne le soutien du Canada à la compétitivité des infrastructures. Comme pour les monopoles ferroviaires au Canada, j'ai de sérieuses préoccupations au sujet de l'environnement commercial non concurrentiel des ports canadiens. Sur la côte du Pacifique du Canada, il n'y a que deux grands points d'exportation publics pour le charbon sidérurgique, soit les terminaux Westshore, situés ici, et les terminaux Ridley, appartenant au gouvernement fédéral, à Prince Rupert.

En ce qui concerne la cession éventuelle des terminaux Ridley, nous craignons que les deux terminaux de la côte du Pacifique ne deviennent la propriété d'une seule entité ou qu'ils soient exploités par une seule entité. Si les deux terminaux de la côte du Pacifique tombaient entre les mêmes mains, notre compétitivité sur le plan des coûts, nos niveaux de service et notre réputation en souffriraient encore davantage. Nous recommandons un processus de vente qui soit juste, concurrentiel et transparent et qui se traduise par des tarifs et des niveaux de service raisonnables et un accès ouvert.

Je remercie encore une fois le Comité de me donner l'occasion de comparaître devant lui aujourd'hui et d'avoir entrepris cette importante étude. Étant donné le peu de temps dont je dispose, je vous invite à lire le mémoire de Teck, qui décrit sa position de façon beaucoup plus détaillée.

Merci. J'ai hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Northey, allez-y.

M. Greg Northey (directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada): Merci beaucoup aux membres du Comité de me donner l'occasion de m'adresser à eux aujourd'hui.

Pulse Canada est l'association industrielle nationale qui représente plus de 35 000 producteurs et 132 transformateurs et exportateurs de pois, de lentilles, de haricots et de pois chiches. Le Canada est le plus grand producteur et exportateur de pois et de lentilles au monde, représentant plus du tiers du commerce mondial des légumineuses. Environ 80 % de la production canadienne de légumineuses est exportée vers plus d'une centaine de marchés, et la valeur des exportations de l'industrie a dépassé les 3,5 milliards de dollars en 2017.

L'industrie canadienne des légumineuses s'est fixé des objectifs de croissance ambitieux qui mettent l'accent sur l'utilisation supplémentaire de 25 % de la production, soit environ deux millions de tonnes, dans de nouveaux marchés ou pour de nouvelles utilisations d'ici 2025. Cette cible, « 25 d'ici 2025 », c'est de saisir les importants débouchés pour les légumineuses qui existent dans les industries alimentaires partout dans le monde, en particulier en Amérique du Nord, en Europe de l'Ouest et en Chine. Il sera essentiel de conquérir ces marchés si nous voulons conserver notre position de chef de file mondial en matière de production. Les retombées importantes de l'innovation en matière d'économie, d'emploi et de transformation qu'apporte l'industrie dépendent également de la conquête de ces marchés.

L'amélioration de l'efficacité et du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement est un pilier essentiel de la stratégie à long terme du secteur, car un transport efficace est un facteur important de la compétitivité des exportations sur les marchés mondiaux. Comme on peut le lire dans le rapport d'examen de l'OTC de 2015: « Dans un monde de multiples réseaux complexes d'interconnectivité, la qualité des systèmes de transport et de logistique constitue sans doute le facteur le plus important pour le rendement économique d'un pays. »

Le secteur des légumineuses et des cultures spéciales est particulièrement attentif à ce point de vue, car il s'agit de la production céréalière la plus multimodale de l'Ouest du Canada, avec des produits transportés dans des wagons couverts, des wagons-trémies, des fourgonnettes intermodales et des conteneurs maritimes. En fait, 40 % de nos exportations qui transitent par Vancouver sont conteneurisées. Lorsque les chaînes d'approvisionnement ont des défaillances et que la logistique, la fiabilité et la prévisibilité disparaissent, comme nous l'avons vu l'hiver dernier et en 2013-2014, les coûts de transport augmentent, les décisions économiques sous-optimales deviennent la norme, et les occasions de croissance stables et à long terme avec les clients à l'étranger deviennent difficiles.

Selon la Banque mondiale, le Canada se classe au 20e rang de l'indice mondial de performance logistique de 2018, un outil qui a été créé pour aider les pays à cerner les défis et les possibilités qui se présentent à eux en matière de logistique commerciale. Le Canada a perdu huit places depuis 2014. Pour des indicateurs clés comme la qualité de l'infrastructure, la rapidité des expéditions et la capacité de suivre et de retracer les envois, le Canada ne figure plus parmi les 20 premiers pays. Il y a clairement place à l'amélioration pour le Canada, ce qui montre que l'étude du Comité sur la stratégie canadienne en matière de transport et de logistique arrive à point nommé et qu'elle est essentielle. L'amélioration des transports et de la logistique est une excellente occasion de renforcer la compétitivité de notre secteur et de l'économie canadienne dans son ensemble. Si elle est efficace, la stratégie peut mettre le Canada sur la voie de devenir un chef de file mondial en matière de performance logistique et d'excellence en infrastructure, et notre objectif devrait être de parvenir aux premiers rangs de l'indice de performance logistique de la Banque mondiale.

Comme vous l'ont dit plusieurs témoins aujourd'hui, il sera essentiel d'adopter pour toute stratégie une approche fondée sur des données. Dans notre secteur, si nous voulons avoir le système logistique nécessaire pour acheminer les légumineuses du champ vers les marchés internationaux, les clients et les rayons des magasins, il faut relever de nombreux défis et notamment assurer une visibilité complète du rendement de chaînes d'approvisionnement complexes. D'ici quelques mois, le processus réglementaire exigé par le projet de loi C-49 commencera à déterminer les données sur le service et le rendement à recueillir au sujet de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire de marchandises.

En parvenant aux bons résultats dans son étude, le Comité peut aider Transports Canada et tous les intervenants à s'assurer que ces nouveaux règlements placent le Canada à l'avant-garde de la gestion des données numériques et de la visibilité de la chaîne d'approvisionnement en temps réel, ce qui appuiera la compétitivité des exportateurs canadiens. Nous devons aller au-delà des examens de la Loi sur les transports au Canada tous les huit à dix ans et des interventions législatives que nous faisons lorsque le système est en crise. Pour ce faire, nous avons besoin d'une chaîne d'approvisionnement axée sur les données qui améliore la logistique et oriente continuellement les dépenses en infrastructure. C'est de loin la meilleure façon de s'y prendre, car cela facilite à la fois l'interaction commerciale entre les intervenants de la chaîne d'approvisionnement et les efforts législatifs du gouvernement.

Je vais m'arrêter ici. Merci.

● (1520)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Neuheimer, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

M. Joel Neuheimer (vice-président, Commerce international et transports, Association des produits forestiers du Canada): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître au nom des membres de l'Association des produits forestiers du Canada, l'APFC.

L'APFC est la voix des producteurs canadiens de bois, de pâtes et papiers à l'échelle nationale et internationale. L'industrie des produits forestiers rapporte 69 milliards de dollars par année et gonfle le PIB du Canada de 21 milliards de dollars. Elle est l'un des plus importants employeurs de notre pays. Elle exerce ses activités dans plus de 600 collectivités forestières d'un océan à l'autre et emploie directement 230 000 personnes partout au Canada.

En 2017, notre industrie a exporté pour plus de 35 milliards de dollars de marchandises dans 180 pays. Nous comptons beaucoup sur la chaîne d'approvisionnement du Canada pour acheminer nos produits vers les marchés. Nous sommes le deuxième utilisateur en importance du réseau ferroviaire, ayant expédié plus de 31 millions de tonnes par chemin de fer en 2017. Nous expédions aussi plus de 74,2 millions de tonnes par camion chaque année, ce qui fait de nous l'un des plus grands utilisateurs de ce réseau. Par l'intermédiaire des ports, nous expédions environ 31,2 millions de tonnes de produits à l'étranger.

L'industrie des produits forestiers doit actuellement relever plusieurs défis. Plus important encore, on estime que le manque d'infrastructure fiable pour soutenir notre réseau de transport coûte à notre industrie plus de 500 millions de dollars par année.

Le Plan stratégique pour l'avenir des transports de 2030, que le ministre Garneau a proposé, est un pas dans la bonne direction, pour aider à doter le Canada d'une vision à long terme de ce que doivent devenir nos systèmes de transport et d'infrastructure. Mais 2030 approche à grands pas, et, même si certains des investissements pourraient être utiles à l'avenir, l'acheminement des produits forestiers se ressent encore des effets de la crise du transport ferroviaire de marchandises de 2017-2018, et nous craignons que les mêmes difficultés ne reviennent cette année. Des mois après la crise, les niveaux de service sont encore faibles dans notre secteur. À l'approche de l'hiver, nos membres craignent de devoir fermer des usines.

Je tiens à souligner le travail que les sociétés ferroviaires canadiennes ont accompli ces derniers mois pour accroître la capacité du réseau. Malheureusement, il y a encore bien des gens dans notre secteur qui craignent que ce ne soit pas suffisant.

Nous devons revitaliser l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique, et l'APFC a hâte de voir se concrétiser les avantages des investissements effectués par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. Elle attend également avec impatience la mise en oeuvre rapide du global et progressiste Partenariat transpacifique.

Le Canada doit éviter d'adopter des approches sectorielles en matière d'utilisation des transports. Nous savons que le ministre Garneau a récemment rencontré des représentants du secteur des céréales et de l'agriculture, et l'APFC croit que ce genre de réunions devrait être tenu avec tous les secteurs ensemble.

Avec la mise en oeuvre du projet de loi C-49, le Canada a l'occasion de renforcer ses lois et ses règlements afin de rendre les tarifs et les services ferroviaires plus concurrentiels pour les clients des chemins de fer.

L'APFC espère qu'avec le nouveau pouvoir d'agir de sa propre initiative accordé à l'Office des transports du Canada, l'OTC, par le projet de loi C-49, d'autres enquêtes sur des questions ferroviaires seront menées, avec l'appui du ministre Garneau.

Toutefois, le transport ferroviaire n'est pas le seul mode qui a actuellement des effets négatifs sur le réseau de transport canadien. Depuis un ou deux ans, le Canada connaît une grave pénurie de camionneurs, ce qui a entraîné une hausse spectaculaire du coût du transport par camion. Étant donné qu'il y a déjà d'importants problèmes dans les transports ferroviaires, les besoins en camionnage sont plus grands que jamais, et pourtant, la plupart du temps, nos membres ne peuvent pas obtenir le service dont ils ont besoin.

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent en faire plus pour atténuer la pénurie de camionneurs, par exemple par l'immigration et la formation. Pour aider à résorber la pénurie de camionneurs au Canada et aux États-Unis, l'APFC recommande d'harmoniser les poids et les dimensions à l'échelle du Canada et d'éliminer les règles sur le cabotage.

Au dernier point de la chaîne d'approvisionnement, la congestion et les goulots d'étranglement actuels dans les ports augmentent les délais de livraison et les coûts pour l'industrie des produits forestiers, particulièrement dans le port de Vancouver, par exemple. Notre deuxième marché en importance est celui de la Chine; par conséquent, l'industrie compte beaucoup sur ce port pour acheminer ses produits en Asie. L'amélioration de la mesure de rendement, l'expansion des ports de la Colombie-Britannique et d'autres possibilités le long de la côte de la Colombie-Britannique, y compris la mise en place des transports maritimes à courte distance là où c'est nécessaire, aideront à relever ces défis.

Quant aux marchandises dangereuses, nous devons maintenir une approche fondée sur le risque.

De l'avis de l'APFC, il importe également que le gouvernement fédéral donne un mandat aux milieux de travail soucieux de la sécurité, comme le secteur des transports et le nôtre, pour qu'ils soient autorisés à tester les employés, compte tenu de la légalisation du cannabis.

Enfin, les arrêts de travail sont un problème qui doit faire l'objet d'une extrême vigilance chez nos membres, doivent se préparer à des retards et des coûts supplémentaires. L'APFC demande au gouvernement de considérer les services ferroviaires et portuaires comme essentiels afin d'en assurer le maintien pendant les grèves.

● (1525)

En conclusion, je dirai que nous devons déployer de plus grands efforts et avoir une vision mieux définie de l'infrastructure dont nous avons besoin dès maintenant et aurons besoin à l'avenir.

Récemment, le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Navdeep Bains, a annoncé un rapport intitulé *Ressources de l'avenir*. Il y est recommandé que le Canada se dote d'un plan d'infrastructure stratégique canadien de 50 ans.

La présidente: Monsieur Neuheimer, je suis désolé, mais je dois vous interrompre. Pouvez-vous terminer votre exposé en répondant aux questions des députés?

M. Joel Neuheimer: Oui, avec plaisir.

La présidente: Merci beaucoup. Toutes mes excuses.

À vous, monsieur Liepert.

● (1530)

M. Ron Liepert: Merci, messieurs, d'être parmi nous.

Matt et moi représentons des circonscriptions albertaines, et l'une des façons de rester élus en Alberta est de s'en prendre aux chemins de fer. Nous avons donc profité de l'occasion plus tôt aujourd'hui pour nous attaquer à eux. En toute justice, j'ai eu une discussion avec leurs représentants par la suite.

J'ai l'impression que, dans votre exposé, Michael, vous parlez des coûts et de la transparence dans les sociétés ferroviaires. Par contre, dans les Prairies, il est toujours question de l'efficacité de l'approvisionnement en wagons et de ce genre de choses. Est-ce parce qu'il n'y a pas de transparence au sujet des coûts, ou est-ce parce que le service des chemins de fer ne répond pas aux besoins des producteurs, comme vous l'avez tous les trois souligné?

M. Michael O'Shaughnessy: Merci de votre question, Ron.

Pour répondre à votre première question au sujet des coûts, nous considérons que notre secteur est concurrentiel à l'échelle mondiale. Il ne sert à rien de parler de capacité si on ne peut pas concurrencer ses pairs. Nous faisons concurrence à l'Australie et aux États-Unis en Asie, et il y a quelques petits joueurs, mais c'est très...

M. Ron Liepert: Est-ce parce que nos coûts de transport sont plus élevés?

M. Michael O'Shaughnessy: Les coûts logistiques de Teck sont deux fois plus élevés que ceux de ses concurrents australiens, et ce, pour deux raisons. Il y a d'abord les monopoles, ou le fait que l'expéditeur est captif. Deuxièmement, nous sommes à 1 000 kilomètres des côtes. Pour être juste envers les compagnies de chemin de fer, cela complique un peu les choses.

Si nous mettons l'accent sur la transparence, c'est que nous voulons nous assurer que, dans toute la chaîne d'approvisionnement — nous nous considérons comme un champion canadien —, nous travaillons tous ensemble pour que nos produits soient acheminés par des moyens durables. Beaucoup de nos concurrents canadiens ont fait faillite.

Un tiers de nos dépenses pour le charbon sidérurgique est consacré à la logistique. Le charbon sidérurgique est utilisé pour fabriquer l'acier. C'est la seule façon de fabriquer ce produit.

M. Ron Liepert: Je voudrais entendre vos observations à tous les deux, puis, pour conclure, parler de Prince Rupert.

Les installations de Prince Rupert sont sous-utilisées. D'une façon ou d'une autre, elles devraient pouvoir absorber une bonne partie des marchandises freinées par ce goulot d'étranglement. Si nous expédions des produits forestiers du nord de l'Alberta jusqu'à la côte Ouest, Prince Rupert n'est pas plus loin que Vancouver.

Pourriez-vous nous parler tous les deux des coûts et de l'efficacité des transports ferroviaires, puis de Prince Rupert.

M. Joel Neuheimer: Merci beaucoup de votre question.

Pour nous, les coûts et le service sont deux sujets de préoccupation. En fait, nous avons formulé des demandes identiques à celles que fait Michael dans son exposé sur le projet de loi C-49, mais les amendements que nous réclamions n'ont pas été adoptés.

Je tiens à vous dire qu'à l'heure actuelle, dans nos activités partout au Canada, le nord de l'Alberta est l'un des plus grands points sensibles. On y a beaucoup de difficulté à transporter des marchandises par train entre Edmonton et Winnipeg, par exemple. C'est ainsi depuis plusieurs mois maintenant, et les conditions hivernales ne sont même pas encore installées. Qu'arrivera-t-il en janvier et en février? Nous nous demandons avec une inquiétude extrême à quel point la situation se dégradera cet hiver.

Prince Rupert est certainement une possibilité. Nous avons déjà des membres qui expédient des produits par Prince Rupert. Bien sûr, le CN est le seul chemin de fer qui se sert de ce port. Cela nous aiderait si les deux compagnies de chemin de fer utilisaient le port.

Il s'agit un peu de savoir qui va commencer. Va-t-on construire des terminaux là-bas pour augmenter le trafic, ou est-ce que les chemins de fer vont investir là-bas en premier? Il faut que quelqu'un fasse preuve de leadership et prenne des mesures pour que nous puissions...

M. Ron Liepert: D'accord. J'aimerais savoir ce que Greg pense du secteur agricole.

M. Greg Northey: L'agriculture est un cas assez unique, car nous avons ce qu'on appelle le revenu admissible maximal, le RAM. Essentiellement, les chemins de fer ont droit aux recettes qu'ils peuvent tirer du transport du grain. Cela leur garantit un taux de rendement de 20 % sur les céréales, ou peu importe le pourcentage, mais les empêche d'exiger des prix monopolistiques, puisque le RAM leur est acquis.

Le coût demeure un problème, du moins pour nos membres. Le transport par conteneurs a été retiré du régime de revenu admissible maximal. C'est l'un des changements apportés par le projet de loi C-49. Nous avons donc constaté une augmentation des tarifs pour le transport du grain conteneurisé, parce qu'il n'est pas protégé par le régime de revenu admissible maximal.

Le service en général demeure le principal problème pour l'agriculture, par opposition aux tarifs. Si le RAM disparaît, nous...

● (1535)

M. Ron Liepert: Et Prince Rupert?

M. Greg Northey: Ray-Mont vient d'aménager des installations de transbordement à Prince Rupert au cours de la dernière année. Il se fait donc des investissements pour assurer l'acheminement. Essentiellement, l'entreprise peut transporter des wagons-trémies dans des conteneurs.

M. Ron Liepert: Ce terminal céréalier est-il toujours en exploitation?

M. Greg Northey: Il y a un terminal céréalier...

M. Ron Liepert: Celui que Lougheed a construit...

M. Greg Northey: Oui, il y en a un très grand là-bas, mais, de façon générale, on s'est tourné davantage vers Vancouver, parce que c'est là que beaucoup d'entreprises... Il appartient conjointement à plusieurs sociétés céréalières, et elles ont donc beaucoup investi dans leurs installations de Vancouver. Prince Rupert demeure une destination, mais ce n'est pas un gros coup de pouce.

M. Ron Liepert: Merci, monsieur le président.

La présidente: C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie: Nous avons déjà entendu certaines de ces histoires à l'occasion d'études antérieures. Pour revenir à ce que disait Ron, je me sens parfois désolé pour les compagnies ferroviaires, parce que, messieurs, ce que je vous entends dire constamment, c'est que vous voulez que le gouvernement les force à révéler leurs marges de profit, leur dise ce qu'elles devraient vous facturer, et tout le reste. Vous voulez faire baisser leurs prix le plus possible, mais en même temps, vous voulez que le gouvernement exerce des pressions pour qu'elles vous donnent plus de capacité. Pour être honnête avec vous, je vous dirai qu'il n'est pas si mal de pouvoir jouer sur les deux tableaux.

Vous pouvez réagir. Je vais vous donner l'occasion de le faire.

Par ailleurs, existe-t-il aujourd'hui une tribune où vous pouvez rencontrer tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement et examiner les problèmes que vous avez soulevés aujourd'hui? Y a-t-il une tribune? Avez-vous l'occasion de discuter avec les compagnies de chemin de fer, les exploitants de terminaux ou d'autres intervenants et de leur dire: « Voici notre situation. Que pouvons-nous faire en collaboration pour améliorer le fonctionnement du système? »

M. Greg Northey: Je peux commencer.

En ce qui concerne votre dernier point, l'un des éléments qui sont ressortis du processus du projet de loi C-49, c'est que Transports Canada a entrepris un exercice de planification en collaboration. Le ministère a travaillé sur le volume que la chaîne d'approvisionnement peut absorber. Il essaie de s'attaquer à certains de ces problèmes dans le cadre d'un groupe plus large qui englobe les chemins de fer et les expéditeurs.

M. Ken Hardie: Il facilite les échanges.

M. Greg Northey: Effectivement. C'est l'une des capacités du gouvernement, faciliter le travail. Je ne sais pas comment les choses se passent, mais en général, ces questions font l'objet de discussions depuis des années. Un grand nombre d'entre elles doivent être abordées sur le plan commercial, individuellement, par les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Il y a donc une limite à ce qu'on peut obtenir en discutant de ces questions plus vastes dans un cadre comme celui-là.

M. Ken Hardie: Nous donnerons peut-être une chance aux autres témoins, car mon temps de parole est limité, comme toujours.

M. Joel Neuheimer: Je vais mettre l'accent sur le service. Disons qu'au cours des trois ou quatre derniers mois, les taux de remplissage ont été essentiellement de 60 % de tous les wagons commandés. Pourquoi manque-t-il 40 %? Ce sont des revenus qui ne sont pas générés pour ceux qui travaillent dans ces installations.

M. Ken Hardie: Que répondez-vous aux pressions qu'ils subissent en raison des obligations des transporteurs publics? Ils doivent essayer de transporter tout ce qui leur est confié.

M. Joel Neuheimer: Malheureusement, cela ne fonctionne pas suffisamment bien dans le monde réel et je pense que la principale menace concerne l'investissement au Canada. Autour de notre table du conseil, beaucoup de PDG ont des activités des deux côtés de la frontière et souvent — trop souvent maintenant — lorsqu'ils investissent, ils le font aux États-Unis et non au Canada. C'est une des raisons.

Cela m'inquiète beaucoup.

M. Michael O'Shaughnessy: De notre côté, il y a des forums où nous avons l'occasion d'avoir des conversations. Le port de Vancouver et d'autres groupes facilitent cela.

De plus, comme nous sommes un partenaire important pour le CP et Westshore, nous essayons de coordonner les réunions. Le service du CP, contrairement à celui du CN cette année, a respecté ses engagements et dessert nos mines de la vallée de l'Elk.

Le problème est que le CP et Teck ont eu des difficultés à faire passer nos produits par les terminaux de la vallée du bas Fraser. Par conséquent, nous avons dû fermer des mines, nous avons perdu des occasions et nous du emprunter 1 000 kilomètres de chemin de fer supplémentaires jusqu'à Ridley Terminals, ce qui a nui à l'accès au marché.

M. Ken Hardie: Il me semble que les coûts d'expédition au Canada sont assez bas comparativement à ceux d'autres pays, mais c'est la distance qui importe. C'est le fait que le Canada est un grand pays et qu'il y a beaucoup de chemin à parcourir pour atteindre l'océan.

M. Michael O'Shaughnessy: Très bien. C'est un élément, mais si vous regardez les résultats du CP, vous verrez que ses marges sont assez élevées. La distance est un facteur, mais on obtient de l'efficacité sur une si grande distance.

● (1540)

M. Greg Northey: Pour ce qui est des taux, ce n'est pas nécessairement... Je comprends votre argument selon lequel nous voulons un meilleur service et qu'il y a matière à se plaindre au sujet des coûts, mais pour revenir à ce que disait Michael, il s'agit de monopoles et ils ont la capacité d'établir les prix en conséquence.

La question est de savoir quel est le taux de rendement dont ils ont besoin et s'il est suffisant. Beaucoup se sont plaints du fait que le revenu admissible maximal réduisait leur capacité d'investir, mais ils obtiennent un rendement énorme sur le grain. La situation de monopole confère à cette entreprise une position privilégiée, ce qui n'est pas le cas d'autres entreprises.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun d'entre vous d'être avec nous aujourd'hui. En l'absence de Mme Kelly Block, je pense être le membre du Comité qui a le plus d'ancienneté, puisque j'y siégeais dans le gouvernement précédent. Je vous ai rencontrés à quelques reprises déjà. J'ai cependant l'impression qu'aujourd'hui, c'est le jour...

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur Aubin, un instant. Nous ne recevions pas la traduction anglaise.

Nous allons recommencer.

[*Français*]

M. Robert Aubin: D'accord. Je disais donc qu'en l'absence de Mme Kelly Block, je suis probablement le membre le plus ancien de ce comité, car j'y ai siégé sous le gouvernement précédent. En vous écoutant aujourd'hui, j'ai l'impression que c'est un peu *Le jour de la marmotte*. C'est comme si rien n'avait bougé vraiment. Or, ce matin, nous avons entendu des représentants des principales compagnies ferroviaires, qui nous ont fait étalage de leurs investissements. J'avoue avoir oublié de leur demander quel pourcentage de leurs revenus ils consacrent à ces investissements.

J'ai une brève question qui s'adresse à chacun d'entre vous. Dois-je comprendre que, dans vos activités quotidiennes, vous ne voyez pas de changement relativement aux investissements et services que vous obtenez?

[*Traduction*]

M. Joel Neubeimer: Je peux commencer.

Dans le cas du CP, le service s'est amélioré. Le CN a toujours des difficultés. Je suis sûr que leurs représentants ont parlé de tous les chiffres qui ont été fort bien annoncés dans le Hill Times ce matin.

Comme je l'ai dit dans mes remarques, je le reconnais. Je respecte les investissements qu'ils ont faits, mais seront-ils suffisants? Seront-ils suffisants pour transporter tout ce que nous avons à offrir pour que nous puissions tirer pleinement parti de nos productions?

L'une des choses que nous essayons de faire, c'est d'intégrer davantage de produits du bois dans de nouveaux produits forestiers, comme les produits de bois d'ingénierie et d'intégrer les produits du bois dans la bioéconomie pour faire de nouveaux produits. Si nous ne parvenons pas à commercialiser les produits que nous fabriquons déjà, comment allons-nous pouvoir mettre ces nouveaux produits sur le marché?

Nous avons encore des difficultés. J'aime votre analogie avec le film *Le jour de la marmotte*. C'est très à propos.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

M. Greg Northey: Depuis le début de l'année céréalière, le service des chemins de fer est assez bon, comme on est en droit de s'y attendre, parce que les conditions météorologiques sont très bonnes. La récolte a été un peu lente. Nous avons eu des problèmes avec la météo et les moissons ont parfois été interrompues.

Les chemins de fer sont maintenant censés publier des plans sur la façon dont ils prévoient de transporter les récoltes chaque année. C'est ce qui est ressorti du projet de loi C-49. Leurs plans indiquent qu'il n'y aura pas d'augmentation de la capacité. Ils n'ont pas prévu une augmentation de la capacité. Ce qui compte vraiment pour nous, c'est de voir dans quelle mesure ils seront capables de répondre aux besoins des expéditeurs une fois que l'hiver commencera.

Les investissements peuvent fonctionner et nous aurons peut-être une excellente année...

[*Français*]

M. Robert Aubin: On nous dit souvent qu'il y a des problèmes spécifiques à cause de l'hiver et des rendements exceptionnels certaines années. Les rendements exceptionnels d'il y a cinq ans en agriculture ne sont-ils pas des rendements normaux maintenant, en 2018?

[*Traduction*]

M. Greg Northey: Oui, il y a une tendance à la hausse constante, mais pour la récolte, si vous prenez la moyenne sur trois ans, vous serez en mesure de prédire avec un bon niveau de certitude la taille de la récolte que vous êtes censé transporter chaque année et les compagnies de chemins de fer le font. Elles font une planification opérationnelle des mois et des mois à l'avance pour la récolte. Elles estiment le volume de la récolte.

Oui, il faudrait être en mesure de planifier, mais la réalité est que ces compagnies ne planifient pas nécessairement en fonction de la demande de l'industrie. Elles planifient selon la façon dont elles veulent utiliser leurs ressources. La capacité qu'elles prévoient ne répondra pas toujours à la demande, simplement parce qu'en ce qui les concerne, elles n'ont pas à répondre à toute la demande.

● (1545)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur O'Shaughnessy, je vous écoute.

[*Traduction*]

M. Michael O'Shaughnessy: Merci.

Je suppose qu'en règle générale, la demande mondiale continue de croître à mesure que les gens accèdent à la classe moyenne. La population mondiale augmente et la demande de ressources canadiennes en agriculture et en foresterie augmente. Nous avons de la chance de ce point de vue.

C'est le défi qui s'offre à nous. Nous ne cherchons pas à faire croître nos entreprises de production d'acier, de charbon, de cuivre et de zinc, mais nous constatons une augmentation des exportations de charbon thermique américain, ce qui exerce une pression sur la capacité existante et les céréales sont de plus en plus intermodales. Je pense que c'est l'effet global de la croissance générale et cela va continuer.

Oui, c'est comme dans le *Jour de la marmotte*, mais nous sommes tenaces et nous allons continuer d'essayer de croître pour répondre à la nouvelle demande, tout comme les chemins de fer et les ports, mais nous avons parfois l'impression d'être en retard.

La présidente: Il vous reste 40 secondes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Monsieur O'Shaughnessy, je continue avec vous. Dans votre lettre de présentation, vous dites très poliment ceci:

[*Traduction*]

« Par conséquent, nous recommandons que le gouvernement envisage d'adopter un mécanisme semblable de transparence des données... »

[*Français*]

En fait, vous souhaitez qu'on mette en place la même politique qu'aux États-Unis. Dans le domaine des transports, on entend très souvent parler d'harmonisation de la législation canadienne et de la législation américaine. Qu'est-ce qui bloque?

[*Traduction*]

M. Michael O'Shaughnessy: De façon générale, nous espérons une plus grande transparence afin de comprendre quel est le niveau de rendement approprié pour une compagnie de chemins de fer axée sur les infrastructures. Le secteur de production primaire assume beaucoup de risques, alors nous essayons toujours de déterminer ce qui est juste afin de répartir le gâteau de façon appropriée.

Oui, nous pensons que les États-Unis font mieux que nous à l'heure actuelle. Ce pays assure beaucoup plus de transparence en ce qui concerne les coûts et les marges.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose sur cette question?

[*Traduction*]

La présidente: Non? Je suppose que non. Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Monsieur Neuheimer, ma question s'adresse plutôt à vous.

Le Canada est le deuxième exportateur de produits forestiers en importance dans le monde. Quels sont les défis, pour l'industrie forestière, en ce qui concerne le transport? Sur quel aspect le gouvernement canadien devrait-il se pencher en priorité?

[*Traduction*]

M. Joel Neuheimer: Cela nous ramène au point de vue que j'essayais de faire valoir plus tôt. Le plus gros problème que nous avons actuellement se trouve probablement ici même, au port de Vancouver. Lorsque l'on s'approche de Vancouver, un goulot d'étranglement se forme et cela ralentit la circulation. Pourquoi n'investissons-nous pas davantage pour éliminer une fois pour toutes ces goulots d'étranglement? Si les camions ne circulent pas efficacement à l'entrée et à la sortie du port de Vancouver, à quoi bon faire davantage de transport maritime à courte distance?

Je pense que nous devons passer plus de temps à essayer de répondre à ces questions. Ensuite, nous devons trouver de meilleures solutions pour transporter les produits plus rapidement et essayer de profiter des occasions qui s'offrent à nous.

J'ai parlé du Partenariat transpacifique qui, je l'espère, sera rapidement adopté. Nous voulons expédier davantage vers l'Asie. Nous voulons être moins dépendants des États-Unis, surtout avec l'incertitude qui règne actuellement sur le marché. À moins de pouvoir résoudre ces problèmes en utilisant Prince Rupert ou d'autres possibilités, nous ne réaliserons pas pleinement notre potentiel. Cela aura un effet dissuasif sur l'investissement au Canada.

M. Angelo Iacono: Dans votre déclaration préliminaire, avant qu'on vous demande de vous interrompre, vous avez dit que l'immigration et la formation allaient faciliter les choses. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Joel Neuheimer: Nous cherchons désespérément des gens pour conduire des camions. Nous devrions avoir plus de facilité avec les nouveaux arrivants au Canada. Certains d'entre eux pourraient vouloir conduire un camion et commencer à gagner leur vie de cette façon. Pourquoi ne pouvons-nous pas faciliter l'accès de ces nouveaux arrivants à ce secteur? Il est très coûteux de se lancer sur cette voie et une partie de la formation coûte très cher. Pourquoi ne pouvons-nous pas faciliter les choses pour les gens qui sont intéressés à le faire, surtout s'ils sont de nouveaux Canadiens?

M. Angelo Iacono: Merci.

Me reste-t-il du temps? Oui. Je vais le donner à mon collègue Vance.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente et monsieur Iacono.

Encore une fois, j'aimerais creuser un peu plus. Le fait est que c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Il s'agit de trouver une solution concrète aux interrogations. Nous parlons de ce qui est évident, le transport, l'infrastructure, le fonctionnement, le capital. Nous en avons beaucoup discuté au cours des derniers jours, ici et à Niagara.

J'aimerais creuser un peu plus le mot « autre ». L'autre est ce qui touche le transport. La clé ici est le transport et les méthodes de transport employées afin de renforcer notre empreinte économique internationale. La fluidité est essentielle. La fluidité en matière de camions, de bateaux, d'avions, de voitures et de wagons en est l'aspect le plus évident. Allons un peu plus loin et intéressons-nous aux zones d'étranglement, aux zones congestionnées et aux raisons pour lesquelles nous n'avons pas cette fluidité.

Vous avez parlé de diversification vers de nouveaux marchés. Le gouvernement a fait de grands progrès, surtout au cours des derniers mois, dans ses réponses à notre ami du Sud. Je suppose que c'est un commentaire subjectif, mais cela dit, nous devons répondre. En cela, nous devons être moins dépendants de ce marché évident — quoique robuste — et pénétrer de nouveaux marchés, comme la Malaisie, l'UE, l'Asie, l'Inde et d'autres régions semblables.

Ma première question est la suivante: comment pouvons-nous améliorer ce que nous avons déjà annoncé en ce qui concerne la diversification vers de nouveaux marchés?

Deuxièmement, je veux parler du sujet qui fâche. Personne ne semble vouloir en parler publiquement, mais je vais le faire quand même. Il s'agit du manque de productivité. Pour ce qui est de la concurrence sur les marchés internationaux, je suppose que l'un des boulets qui nous freine est le manque de productivité efficace et fluide dans nos ports.

Sur ce, je vais vous poser la question. Nous savons quel est le problème. Nous le constatons. Nous l'avons entendu haut et fort, mais compte tenu de votre expérience et de votre expertise, quelles sont certaines des solutions que nous, partenaire, gouvernement fédéral, pouvons faciliter dans le cadre de discussions avec tous les ordres de gouvernement ainsi qu'avec des partenaires dans l'ensemble du pays? Selon vous, quelles sont les solutions?

● (1550)

La présidente: Avant que vous ne commenciez, j'aimerais préciser que le temps de parole de M. Iacono est écoulé. Veuillez répondre. Nous entamons maintenant le temps de parole de M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

M. Joel Neuheimer: Je vais commencer.

Je reviens à l'annonce faite lundi par le ministre Bains au sujet de son travail sur les ressources pour l'avenir. Il a appelé les dirigeants de l'industrie à réunir les dirigeants du secteur des transports et les utilisateurs et à ne pas les laisser partir tant que le problème ne serait pas réglé.

Pour ce qui est de l'idée mentionnée dans le programme de ce plan d'infrastructure stratégique sur 50 ans, je pense que ce serait une excellente chose de se concentrer avec les chefs d'entreprise, les dirigeants autochtones et les dirigeants communautaires. Songez à toutes les collectivités du Canada qui dépendent de l'industrie forestière et aux occasions que nous ratons en n'acheminant pas plus de nos produits vers les marchés.

Il se trouve que c'est aujourd'hui la Semaine nationale de l'arbre et des forêts.

Si vous me permettez de parler un peu du secteur des céréales, nous avons un problème de réputation. Je pense que les Japonais, par exemple, se demandent si nous allons être en mesure d'acheminer nos produits chez eux. Nous devons être des fournisseurs fiables. J'aimerais que nous nous concentrions sur les solutions.

Tant que nous n'y arriverons pas, nous ne devrions pas abandonner ces débats. Nous devons régler cette question. C'est trop important pour que nous y renoncions.

M. Greg Northey: Pour faire suite à ce qu'a dit Joel et au rapport du ministre Bains auquel il fait référence, il y a eu un rapport spécifique sur le secteur agroalimentaire, car c'est un des secteurs ciblés par le gouvernement pour la croissance future. C'est l'un des six qui ont été choisis, je crois. Le point important est l'infrastructure, il faut un plan à long terme et il faut qu'il soit évolutif. Il faut parler constamment de la façon de régler le problème. C'est un point essentiel lorsqu'on examine la manière d'investir et de développer l'infrastructure.

L'autre élément principal de son rapport — et j'en ai parlé dans ma déclaration préliminaire —, c'est que cela doit être fondé sur des données probantes. En ce qui concerne le secteur des transports, nous avons très peu d'information à ce sujet. La capacité d'obtenir des données et de l'information sur la fluidité et la façon dont les produits sont transportés des ports vers le pays est très limitée. Le secteur céréalier a investi beaucoup d'argent dans l'élaboration de systèmes permettant de le faire, mais nous devons passer à l'étape suivante.

Vous avez déjà discuté de la chaîne de blocs aujourd'hui. C'est le genre d'information dont nous avons besoin pour prendre les bonnes décisions commerciales et gouvernementales.

Je signale encore une fois que ce système de réglementation sera bientôt mis en place. Cela devrait être un élément clé de ce travail.

● (1555)

M. Michael O'Shaughnessy: J'aimerais d'abord souligner le financement de la porte de transbordement qui a été annoncée sur la Côte-Nord, ce qui nous aide à réduire certains goulots d'étranglement. Nous avons hâte de voir cela en 2021.

En tant que producteur, nous investissons dans l'amélioration de nos stocks sur les sites afin de pouvoir gérer certains des défis auxquels nous sommes confrontés dans notre chaîne d'approvisionnement. Nous investissons également près de 400 millions de dollars pour moderniser Neptune terminals sur la Côte-Nord afin de nous assurer d'avoir cette souplesse et de continuer à assurer le service et à acheminer le produit jusqu'au marché. Lorsque ces occasions se présentent et que le marché est instable, nous devons les saisir.

De façon générale, les données probantes et les conversations sur les chiffres sont utiles. Les données probantes sont certainement bénéfiques, mais nous sommes tous bénéficiaires de la fluidité et de la productivité. Le problème, c'est que certains de nos partenaires sont incités à alléger le plus possible leurs opérations. Lorsque nous sommes confrontés à ces problèmes hivernaux qui surviennent chaque année, ou à des augmentations soudaines des récoltes de céréales, ils ne sont pas conçus pour se rétablir. Ce n'est pas ainsi qu'ils fonctionnent.

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, madame la présidente, je vais conclure là-dessus.

Lorsque vous envisagez de faciliter la rencontre de toutes les parties intéressées, encore une fois, c'est la raison première pour laquelle nous sommes ici. C'est ce que nous essayons de faire. C'est la première étape.

Peter Xotta, de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, a déclaré aujourd'hui que l'établissement d'un corridor commercial fédéral est « le rôle principal et le plus utile » que le gouvernement fédéral peut jouer. Il a parlé de leadership, de rassembler les gens, de se fonder sur le mérite et ainsi de suite. C'est une bonne chose, oui, mais nous n'en sommes qu'à mi-chemin — pas même à mi-chemin — alors l'intention, après ceci, est de poursuivre ce dialogue et, par conséquent, de recueillir les preuves. Nous pouvons nous concentrer sur ces investissements dans les infrastructures pour qu'ils s'harmonisent avec les stratégies d'ensemble — en l'occurrence, les corridors commerciaux — que nous essayons d'établir.

Bien sûr, comme Greg l'a dit, il s'agit de se baser sur des données probantes afin de reconnaître les mesures de rendement — qu'il s'agisse de productivité, d'infrastructure, d'exploitation, et j'en passe — et de faire ces investissements en conséquence pour nous assurer d'améliorer notre rendement.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à vous trois d'être ici aujourd'hui.

Pour poursuivre dans la même veine que M. Badawey, je pense qu'il est certainement important que nous sachions sur quelles politiques nous pouvons avancer, mais je pense qu'il incombe également au Comité de s'occuper de certaines choses qui sont en place, des choses qui constituent actuellement des défis dans vos industries. En particulier, nous avons entendu beaucoup de promoteurs s'exprimer aujourd'hui au sujet d'un projet de loi, le projet de loi C-69, qui a été un obstacle pour eux.

Monsieur Neuheimer, vous avez dit que dans votre propre conseil d'administration, un certain nombre de PDG se tournent vers les États-Unis. Vous avez abordé un aspect de la question, mais j'espère que vous pourrez nous en dire davantage sur d'autres questions que ce Comité pourrait examiner collectivement — peut-être les difficultés et le contexte qui expliquent que ces PDG regardent vers le sud plutôt que vers le nord.

Je poserai ensuite la question aux autres témoins.

M. Joel Neuheimer: Si j'ai bien compris votre question, le transport n'est pas la seule menace à l'investissement au Canada. Il y a aussi l'ensemble du régime fiscal. Cela touche à l'accès à la fibre dont nous avons besoin pour fabriquer nos produits. Il se fait beaucoup de travail en ce moment sur les espèces en péril. Nous sommes déterminés à protéger les espèces en péril, mais le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux doivent trouver des solutions qui fonctionnent et qui ne font pas fuir inutilement les entreprises du Canada.

Nous sommes actuellement confrontés à toute une série de défis sur le plan de la compétitivité. Nous avons bien accueilli la nouvelle annoncée par le ministre des Finances selon laquelle il mettra l'accent sur la compétitivité dans son prochain budget. Nous avons fait des recommandations détaillées.

Si vous le voulez, je peux vous faire parvenir notre mémoire prébudgétaire. Vous pourrez voir plus de détails là-dedans.

M. Matt Jeneroux: Je l'ai devant moi.

M. Joel Neuheimer: Oh, parfait.

M. Matt Jeneroux: Quelques-uns se démarquent. Évidemment, vous avez parlé un peu de l'ALENA. Je pense que c'est probablement un thème général. Nous ne le savons pas encore, je suppose.

Vous avez également appelé à « s'attaquer au problème du fardeau fiscal global, y compris le traitement de la dépréciation des investissements. » C'est une phrase de votre mémoire, mais vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus à ce sujet.

M. Joel Neuheimer: Je pense qu'il faut faire attention de ne pas tenir les entreprises pour acquises. Les industries représentées ici aujourd'hui génèrent beaucoup de revenus qui aident à financer un grand nombre de programmes sociaux très importants partout au Canada, mais nous évoluons dans un marché mondial et nous faisons face à une concurrence internationale intense. S'il est plus facile de faire des affaires dans des pays comme la Scandinavie, le Brésil, la Russie, etc., nous devons trouver un moyen de rendre les affaires au Canada attrayantes à nouveau. Nous devons éliminer certains des problèmes dont nous avons parlé — l'infrastructure de transport, l'accès à la fibre optique pour notre secteur en particulier et le régime fiscal en général.

En ce qui concerne la pénurie de camionneurs, nous avons signé une lettre aux côtés de 10 organisations différentes que nous avons envoyée au premier ministre lundi dernier, pour lui demander d'agir plus rapidement, en collaboration avec ses collègues provinciaux. Quelle raison lamentable de ne pas faire mieux sur le plan économique: nous ne trouvons pas de gens pour conduire des camions. Nous ne pouvons pas former des gens pour conduire des camions pour acheminer des produits vers les marchés. C'est ridicule.

● (1600)

M. Matt Jeneroux: C'est exact.

J'ai dit que je laisserai la parole aux autres députés. Je m'excuse d'avoir donné deux fois la parole à M. Neuheimer, mais si d'autres députés veulent intervenir...

M. Greg Northey: Oui, nous avons quelques exemples.

Pour le secteur des légumineuses en particulier, l'Inde est un bon exemple de ce qui peut causer des problèmes à votre industrie. C'était notre plus grand marché. C'est un marché de 2 milliards de dollars qui nous est actuellement fermé en raison des barrières tarifaires et non tarifaires. L'impact sur le secteur a été assez important. Ce produit devait trouver un débouché. Nous avions des installations de transformation au pays qui devaient quand même écouler leur production pour maintenir les emplois et les installations. Comme Joel l'a dit, le problème, c'est que le marché est extrêmement concurrentiel. La région de la mer Noire a désormais une production équivalente à la nôtre.

L'hiver dernier, nous avons été confrontés à des problèmes de transport, auxquels s'ajoutaient ces obstacles nous empêchant d'avoir accès à l'un de nos grands marchés. Il était extrêmement difficile pour le Canada de soutenir la concurrence, parce que si nous faisions une vente, nous n'étions pas en mesure d'acheminer nos produits. Lorsque vous avez ce genre de lacunes dans votre infrastructure et votre capacité de... Nous avons certains des meilleurs négociants au monde et certains des meilleurs produits au monde, mais nous ne pouvons pas les vendre parce que personne ne nous fait confiance pour les livrer. C'est un gros problème, parce que la concurrence va s'accroître. Il y a toutes sortes de choses là-dedans. Il y a des questions géopolitiques, mais au bout du compte, si nous voulons réussir dans un monde où la concurrence sera de plus en plus forte, nous devons saisir ces occasions maintenant pour nous assurer que nous avons l'infrastructure et le réseau de transport dont nous avons besoin.

M. Michael O'Shaughnessy: En ce qui concerne les camionneurs, pour compléter ce qu'a dit Joel, nous n'avons pas pu acheminer le carburant jusqu'aux sites parce que nous manquions de camionneurs. Nous en avons fait venir par avion de la côte Est. Nous avons parfois les moyens de le faire parce que le marché est instable et que nous en tirons parti lorsque nous le pouvons. Nous n'avions pas le choix.

Du côté de la concurrence, nous avons besoin de certitude, alors tout ce que nous pouvons faire pour nous assurer... Il s'agit d'un marché mondial, comme je l'ai déjà dit, mais Teck investit dans l'ensemble des Amériques, alors si nous voyons la possibilité de meilleurs rendements ailleurs, nous irons investir là-bas.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Faute d'avoir la même transparence relativement aux données que celle qui a cours chez les Américains grâce à leur système, ne faudrait-il pas revoir les pouvoirs d'enquête de l'Agence, pour qu'au moins quelqu'un puisse avoir accès à ces données à un moment donné et qu'on puisse sortir de la quadrature du cercle?

[*Traduction*]

M. Joel Neuheimer: Je peux commencer à répondre. Merci de la question.

En fait, cela nous ramène à une question qu'un certain nombre de clients des compagnies de chemins de fer ont posée et cela remonte au projet de loi C-49, qui demandait à l'organisme d'enquêter de façon indépendante sur ce genre de choses. Le ministre Garneau a imposé certaines conditions. Il l'a conditionnée à l'approbation d'une enquête et il s'est réservé le droit d'imposer certains critères quant à la façon dont l'enquête est menée. Nous pensons qu'il serait encore mieux de donner à l'organisme de surveillance le pouvoir d'enquêter de sa propre initiative lorsque c'est nécessaire, sans ces limites spéciales.

C'est Transports Canada qui établit la politique des transports au Canada; il ne devrait pas y avoir de crainte que l'organisme établisse tout à coup des politiques. Le travail de l'organisme est de mener des enquêtes lorsque les choses ne fonctionnent pas comme elles le devraient. J'aimerais beaucoup qu'il agisse de façon plus indépendante dans les scénarios dont vous parlez, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Northey?

[*Traduction*]

M. Greg Northey: Nous étions tout à fait en faveur de cette disposition, mais il ne faut jamais oublier que si l'agence doit faire une enquête, c'est qu'il est trop tard. L'échec est probablement survenu.

S'ils ont les bonnes données, ils peuvent détecter les problèmes de chaîne d'approvisionnement dès le début et peut-être intervenir pour éviter que la situation ne s'aggrave, mais nous avons besoin de ce genre d'information. Nous avons besoin de cette information pour savoir que cette semaine, il commence à y avoir des signaux d'alarme sur le réseau ferroviaire et que nous devons faire quelque chose. Nous devons pouvoir nous adresser aux compagnies de chemins de fer, et qu'elles s'adressent ensuite aux clients afin qu'ils puissent commencer à planifier et qu'ils sachent que nous allons avoir un problème au cours des prochains mois. Cela ne s'est pas produit l'an dernier.

S'ils doivent enquêter sur une catastrophe ou une crise, selon nous il est trop tard. Il faut éviter la crise en amont. Nous devons anticiper. Nous devons réfléchir à la prévention. Les données sont un excellent exemple de ce que nous pouvons faire. Les États-Unis ont leurs données, mais je pense que nous pouvons faire beaucoup mieux au Canada. Nous pouvons faire beaucoup, beaucoup mieux. Nous n'avons pas besoin de leur demander un exemple. Nous pouvons établir notre propre régime maintenant. Le projet de loi C-49 nous donne la possibilité de le faire.

● (1605)

La présidente: Merci beaucoup. Nous avons apprécié votre témoignage; ce sont des renseignements précieux. Nous sommes tous du même pays et nous l'aimons tous, nous voulons que tout le monde réussisse, alors je vous remercie de vos conseils et de vos recommandations. Restez à l'affût des prochaines étapes.

Nous allons suspendre la séance pour permettre au prochain groupe de témoins de s'installer.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1610)

La présidente: La séance reprend.

Nous accueillons Parm Sidhu, de l'aéroport international d'Abbotsford. Nous accueillons Gerry Bruno, vice-président, Affaires gouvernementales fédérales de l'Administration de l'aéroport international de Vancouver, et Geoff Dickson, président-directeur général de l'Autorité aéroportuaire de Victoria.

Messieurs, bienvenue et merci beaucoup d'être venus. Nous sommes conscients que c'est la fin de la journée et nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir nous parler, nous dire ce que l'avenir nous réserve selon vous et de quelle façon nous pouvons tous vous aider.

Monsieur Sidhu, voulez-vous commencer?

M. Parm Sidhu (directeur général, Abbotsford International Airport): Merci.

Bonjour madame la présidente, bonjour aux membres du comité et bienvenue dans la belle Colombie-Britannique. J'espère que vous faites un agréable séjour.

La présidente: Nous devrions être à l'extérieur, en fait — alors nous en profiterions vraiment —, mais ce n'est pas grave. Tout cela fait partie de notre travail.

M. Parm Sidhu: Je m'appelle Parm Sidhu. Je suis le directeur général de l'aéroport d'Abbotsford International. Au nom de l'aéroport international d'Abbotsford, je vous remercie de me donner l'occasion de vous exposer un certain nombre d'informations.

Abbotsford est la cinquième ville de Colombie-Britannique. C'est en fait la ville la plus étendue de Colombie-Britannique. Elle est située dans la région de la vallée du Fraser, à environ une heure d'ici, soit 60 kilomètres.

La région est l'une de celles dont la croissance est la plus rapide au Canada. Il y a une forte croissance démographique et beaucoup de terres industrielles et commerciales sont disponibles au sud du Fraser, de Surrey à Chilliwack.

Dans cette région se trouve l'aéroport international d'Abbotsford. Auparavant, il était administré par Transports Canada, mais en 1997, il a été cédé ou vendu à la ville d'Abbotsford. La Ville d'Abbotsford en est devenue propriétaire en 1997. Depuis, nous avons réinvesti 75 millions de dollars dans l'actif. En substance, nous sommes une unité commerciale autonome de la ville d'Abbotsford. L'aéroport fonctionne grâce aux revenus que nous générons. Nous ne coûtons rien aux contribuables d'Abbotsford. Nous sommes autonomes.

Depuis 1997, nos volumes de passagers ont radicalement changé. Nous étions à 3 000 passagers en 1996 au moment du transfert. Il y en a maintenant plus d'un demi-million et je vais vous expliquer plus en détail où nous en sommes.

Nous sommes un atout majeur pour la vallée du Fraser. Nous sommes à trois kilomètres de la route 1. Nous avons deux frontières terrestres à moins de cinq milles de chaque côté de l'aéroport. La route 1 est une infrastructure essentielle. Un investissement de 22 millions de dollars est actuellement en cours en partenariat avec la ville d'Abbotsford, le gouvernement fédéral et la province de la Colombie-Britannique pour élargir la route menant à l'aéroport à quatre voies. Cela améliorera considérablement l'accès à l'aéroport.

Nous avons transformé notre modèle d'affaires en 2015. Nous avons vu le paysage du transport aérien changer et nous avons vu l'avenir des transporteurs à très faible coût se concrétiser au Canada. Ce que nous avons fait, c'est aligner notre modèle d'affaires pour qu'il soit contrôlé par les coûts, tout comme un transporteur à très faible coût. En 2015, nous avons transformé notre modèle d'affaires. Ainsi, cette année là, le nombre de passagers était de 490 000. En 2016, il a atteint 530 000. L'an dernier, il y en a eu 677 000. Cette année, nous sommes sur la bonne voie pour atteindre 860 000 — ce chiffre pourrait atteindre 900 000, mais nous en prévoyons 860 000. L'an prochain, nous devrions dépasser le million.

Ce que font les transporteurs à très faible coût, principalement Swoop et Flair, signifie que le transport aérien est de plus en plus accessible aux Canadiens ordinaires. Nous parlons régulièrement à des gens dans l'aérogare qui disent: « Je ne prendrais pas l'avion s'il n'y avait pas le tarif bas. » Les transporteurs à très faible coût sont très importants pour les Canadiens, car ils rendent le transport aérien accessible à tous.

Quatre transporteurs nationaux exercent leurs activités dans notre aéroport. WestJet, qui est un solide partenaire depuis 1997, s'est engagé dans cette région et offre de sept à neuf vols quotidiens depuis 1997. Nous avons Air Canada Rouge, qui offre un service saisonnier à destination de Toronto. Nous offrons maintenant des vols vers Edmonton, Calgary, Winnipeg, Hamilton et bientôt Las Vegas, à compter du 11 octobre. Nous aurons trois vols hebdomadaires. De plus, nous avons Flair Airlines, qui avait un partenariat avec NewLeaf Travel et cela a vraiment augmenté le nombre de passagers.

Avec les changements actuels, nous nous adaptons à un modèle d'affaires différent. Nous exploitons l'aéroport d'une manière qui permet à d'autres de faire croître notre région, notre province et notre pays dans l'intérêt du Canada. La marque, c'est le Canada. Nous permettons à d'autres de travailler en partenariat avec nous, surtout les compagnies aériennes et les compagnies aérospatiales, pour améliorer la qualité de vie des compagnies aériennes et faire en sorte qu'un plus grand nombre de personnes décollent d'Abbotsford sans obstacle. Nous sommes un aéroport régional qui veut desservir notre population du point de vue de l'origine et de la destination, alors soit vous partez de là, soit vous y arrivez. Nous voulons continuer de faire croître notre aéroport.

Il y a aussi beaucoup d'entreprises aérospatiales sur notre aéroport. Cascade Aerospace est une installation certifiée C-130 qui entretient la flotte de C-130 Lockheed Martin du Canada. Nous avons aussi des entreprises comme Conair Aerial Firefighting, qui combat les feux de forêt à l'échelle mondiale. Le siège social de Conair se trouve à Abbotsford. Il y a aussi des entreprises comme Marshall Aerospace and Defence Group.

De plus, nous avons trois écoles de pilotage. Il y a notamment Chinook Helicopters, l'une des meilleures écoles d'hélicoptères en Amérique du Nord. Ils ont mis sur pied une division d'aéronefs à voilure fixe il y a environ deux ans. Ils ont vu la possibilité d'un besoin émergeant avec la pénurie de pilotes. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour nous assurer qu'un plus grand nombre de pilotes sont formés et intégrés au système.

Étant donné que notre région et notre aéroport connaissent une croissance record, l'augmentation des investissements dans la route 1 revêt une grande importance. La route 1 est l'axe principal reliant Vancouver à la vallée du Fraser et aux environs, jusqu'à la côte est du Canada. Elle se transforme en stationnement pendant les heures de pointe de la journée. Tout investissement à cet égard aidera non seulement Abbotsford, mais nous tous.

● (1615)

En conclusion, notre réussite économique en Colombie-Britannique et au Canada dépend de notre compétitivité sur la scène mondiale. L'amélioration de nos systèmes de transport permettra à la Colombie-Britannique de continuer à acheminer les produits vers les marchés et à faire croître notre économie.

Pour que l'économie canadienne soit couronnée de succès, le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique doit être en mesure d'acheminer les produits, les services et les personnes venant du Canada vers les marchés clés. Il est essentiel de s'attaquer aux goulots d'étranglement et aux embouteillages le long des corridors commerciaux du Canada, en particulier la route transcanadienne dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique. Nous devons avoir accès à des portes de transbordement avancées avec de la logistique et une infrastructure intégrée, nous devons également avoir des réseaux de transport qui facilitent la circulation des marchandises vers les marchés.

La ville d'Abbotsford et l'aéroport d'Abbotsford sont ouverts au monde des affaires et nous vous remercions de votre temps.

La présidente: Merci et félicitations. On dirait que vous faites un travail remarquable dans cet aéroport.

Allez-y, monsieur Bruno.

M. Gerry Bruno (vice-président, Affaires gouvernementales fédérales, Administration de l'aéroport international de Vancouver): Bonjour, madame la présidente et bonjour aux membres du Comité.

Je m'appelle Gerry Bruno et je suis vice-président des affaires gouvernementales fédérales à l'Administration de l'aéroport international de Vancouver. Je vous remercie de nous donner l'occasion de nous exprimer devant vous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par vous donner un aperçu du rôle de l'aéroport international de Vancouver comme intervenant clé dans les corridors commerciaux du Canada.

● (1620)

La présidente: Monsieur Bruno, vous avez cinq minutes.

M. Gerry Bruno: Oui, ça va.

Nous sommes le deuxième aéroport du Canada en matière d'activité; nous sommes l'un des aéroports internationaux d'Amérique du Nord qui connaissent la croissance la plus rapide, tant pour les passagers que pour le fret. YVR joue un rôle important de carrefour reliant le Canada et l'Amérique du Nord, tant à l'Asie-Pacifique qu'à l'Europe. En 2017, nous avons accueilli le nombre record de 24,2 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 8.4 % par rapport à l'année précédente. Notre terminal a une capacité de 25 millions de passagers; nous nous attendons à atteindre environ 26 millions cette année et 29 millions d'ici 2020, donc nous atteignons effectivement notre capacité.

Au total, 56 compagnies aériennes desservent YVR et relient les personnes et les entreprises à plus de 127 destinations sans escale dans le monde. Nous avons été reconnus comme le meilleur aéroport en Amérique du Nord par le sondage de Skytrax pendant neuf années consécutives, ce qui est un record absolu. Notre secteur du fret a connu une croissance plus rapide que celle du nombre de passagers en 2017 et cela comprend les denrées périssables de Colombie-Britannique à forte demande, notamment les fruits de mer et les fruits. En 2017, nous avons transporté plus de 313 000 tonnes métriques de marchandises, ce qui représente plus de 2,7 milliards de dollars en exportations de marchandises. Une part importante de notre fret transite par d'autres régions du Canada et des États-Unis, principalement par camion. Par conséquent, l'infrastructure de transport terrestre et la capacité frontalière sont essentielles, particulièrement pour nos denrées périssables et nos marchandises en flux tendus.

L'aéroport YVR est un moteur économique clé pour la Colombie-Britannique et le Canada. Il génère plus de 24 000 emplois directs à l'aéroport, soutient plus de 100 000 emplois en Colombie-Britannique et représente une production économique d'une valeur totale de 16,5 milliards de dollars.

Pour faire face à notre croissance rapide, nous avons récemment lancé un plan de développement des activités de 9,1 milliards de dollars. Cela comprend 75 projets au cours des 20 prochaines années. Comme vous le savez, nous ne recevons pas de financement fédéral et, à titre d'organisme sans but lucratif, l'administration aéroportuaire finance son expansion au moyen de la dette, qui est remboursée par des sources de revenus clés comme les redevances d'atterrissage, le commerce de détail et d'autres revenus commerciaux ainsi que les frais d'améliorations aéroportuaires.

L'une de nos autres sources de financement est le revenu généré par notre équipe de solutions novatrices pour les voyages, qui met au point et commercialise des bornes de contrôle frontalier automatisé pour l'entrée et la sortie. Nous les vendons aux aéroports, aux compagnies aériennes, aux ports et aux organismes gouvernementaux partout en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Les frontières et la sécurité ont une incidence énorme sur notre capacité et notre compétitivité. C'est pourquoi l'aéroport de Vancouver a dirigé la mise sur pied de la coalition binationale Beyond Preclearance Coalition, la coalition pour l'élargissement du prédédouanement, qui vise à améliorer davantage les processus frontaliers et de sécurité grâce à une utilisation accrue de la technologie, ce qui améliorera la sécurité et permettra le déplacement rapide des personnes et des marchandises. Cette coalition regroupe plus de 40 organisations œuvrant dans les domaines du transport, du commerce et du tourisme. Tous les modes de transport sont représentés. Nous avons des ports, des aéroports, des lignes aériennes, des chemins de fer, des croisiéristes et du camionnage. Notre coalition a recueilli environ 450 000 $, a organisé un certain nombre de forums, de tables rondes et de sommets et a commandé un Livre blanc intitulé « Beyond Pre-Clearance », qui sera publié la première semaine d'octobre, c'est à dire la semaine prochaine.

Le Livre blanc comprendra des recommandations sur les initiatives à long terme et les partenariats publics-privés pour les investissements dans la technologie, ainsi qu'un certain nombre de projets pilotes à court terme. Nous nous attendons à ce que l'amélioration des services frontaliers et de sécurité ainsi que les économies réalisées soient potentiellement considérables. Si les recommandations du Livre blanc sont adoptées par nos partenaires gouvernementaux, l'aéroport de Vancouver à lui seul pourrait économiser des milliards de dollars en investissements de capitaux prévus.

Je serai ravi de transmettre le Livre blanc final au Comité. Cela devrait vous aider dans votre examen des priorités et des stratégies de financement des infrastructures.

Merci encore de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Nous allons passer à M. Dickson.

M. Geoff Dickson (président-directeur général, Autorité aéroportuaire de Victoria): Madame la présidente, mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous cet après-midi. Je m'appelle Geoff Dickson. Je suis président-directeur général de l'aéroport international de Victoria et président du caucus des petits aéroports du Conseil des aéroports du Canada.

À titre d'information, les aéroports canadiens sont des moteurs économiques qui génèrent quelque 79 milliards de dollars de production économique. C'est l'information la plus récente que nous ayons. Au total, 355 000 emplois sont générés directement et indirectement par les activités aéroportuaires, et près de 5 milliards de dollars en taxes fédérales sont générés. À lui seul, l'aéroport international de Victoria génère une production économique de près de 1 milliard de dollarspour la grande région de Victoria.

Je félicite le Comité pour sa vision d'avenir, et je me souviens d'une autre époque, dans les années 1990, où Transports Canada avait eu la clairvoyance de se retirer de l'exploitation des aéroports et de se concentrer uniquement sur le rôle de propriétaire et d'organisme de réglementation. Aujourd'hui, les aéroports canadiens sont passés de 65 millions de passagers dans les années 1990 à 147 millions en 2017.

Les administrations aéroportuaires canadiennes ont investi plus de 25 milliards de dollars dans les aéroports. Je soutiens que sans ce modèle, le manque de fonds publics disponibles pour soutenir cette croissance aurait créé un goulot d'étranglement dans un corridor commercial et les investissements appropriés en infrastructure n'auraient pas été faits. Le gouvernement de l'époque a enregistré un déficit de 135 millions de dollars par année, et cela a été une bonne décision à tous égards.

Malheureusement, nous constatons que l'un des éléments de la chaîne d'approvisionnement de l'aviation n'a pas été abordé, c'est-à-dire l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui demeure un organisme gouvernemental. Son financement annuel est attribué sans formule précise. Il n'apparie pas les recettes et les dépenses et ne tient pas compte de la croissance du nombre de passagers dans les aéroports canadiens. Je viens de vous donner certains des chiffres relatifs à la croissance.

Des gens très compétents travaillent pour l'ACSTA, mais leurs mains sont en quelque sorte liées, ce qui entraîne des embouteillages en matière de sécurité, de longues files d'attente, de retards pour les compagnies aériennes, de créneaux horaires qui pourraient ne pas être respectés et d'inconvénients pour les clients. Cela ajoute des obstacles potentiels à la croissance du commerce. Il faut s'attaquer à ce problème.

À l'Aéroport international de Victoria, nous ressentons la vitesse des déplacements engendrée par la croissance nord-américaine et mondiale continue dont M. Bruno vient de parler relativement à l'aéroport YVR. Les plaques tournantes sont des passerelles. Elles ne dépendent pas seulement des économies de marché locales, mais aussi de la solidité générale du système d'alimentation artérielle des aéroports comme l'aéroport international de Victoria.

Bien que notre taille nous permette de faire les investissements appropriés en infrastructure, les petits aéroports de la Colombie-Britannique ne le peuvent pas. Pour continuer de croître, l'aéroport de Vancouver a besoin d'une économie forte et de correspondances sophistiquées partout au Canada, aux États-Unis et à l'étranger, ainsi qu'un trafic adéquat allant et venant des aéroports régionaux, comme Prince George, Kamloops, Nanaimo et Castlegar. Il faut mettre en place des mécanismes financés par le gouvernement fédéral pour veiller à ce que ces aéroports régionaux aient accès aux fonds d'infrastructure nécessaires.

Tout cela fait partie d'une stratégie de porte d'entrée cohérente, et même si mes propos portent sur la Colombie-Britannique, la situation est identique pour les plateformes aéroportuaires régionales d'un bout à l'autre du pays. Il existe un programme, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA, qui a aidé à financer les petits aéroports. Toutefois, les niveaux de financement n'ont pas changé depuis 18 ans. À l'heure actuelle, six aéroports dans le réseau national d'aéroports, la PNA — Prince George, London, Fredericton, Charlottetown, Saint John et Gander — ne sont pas admissibles au PAIA, et ils ne sont pas en mesure de répondre à leurs besoins en capital. Ces aéroports n'ont simplement pas assez de passagers pour générer les revenus nécessaires aux investissements en infrastructure.

Des progrès ont été réalisés, et vous méritez des félicitations pour le Fonds national des corridors commerciaux. C'est une initiative extraordinaire, mais ces niveaux sont incertains et imprévisibles. Il faut envisager d'augmenter le niveau de financement actuel du PAIA, qui n'a pas changé, comme je l'ai dit, depuis 18 ans, du moins par rapport à l'IPC historique. Par ailleurs, il n'a pas suivi le rythme de l'inflation en ce qui a trait à l'équipement, le coût de la main-d'oeuvre, le pavage des pistes et les aires de trafic.

● (1625)

La prospérité d'une région est inextricablement liée à sa connectivité avec le reste du monde, et c'est pourquoi il est si nécessaire d'investir convenablement dans l'infrastructure aéroportuaire.

Merci beaucoup de me donner l'occasion d'être ici.

● (1630)

La présidente: Nous allons passer à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente, et merci à vous tous d'être ici. C'est notre dernier groupe de témoins de la journée, et vous avez probablement eu une longue journée aussi, alors je suis impatient d'entendre vos réponses.

Vouliez-vous reprendre là où vous vous êtes arrêté, monsieur Dickson?

Tout d'abord, je suis allé à votre aéroport à maintes reprises et je suis ravi de voir les dernières rénovations en cours. J'y étais il y a quelques semaines. Vous avez fait beaucoup de travail au cours des dernières années, et cela semble assez remarquable, grâce aux changements que vous avez déjà apportés.

Pour revenir au financement du PAIA, j'ai le site Web devant moi. Pouvez-vous m'aider à comprendre pourquoi un certain nombre de ces aéroports ne sont pas admissibles au financement? S'agit-il d'un certain nombre de passagers qu'ils doivent accueillir, ou d'un certain seuil de revenus qu'ils doivent atteindre? Quels sont certains des...?

M. Geoff Dickson: Les six aéroports identifiés font partie de la Politique nationale des aéroports. L'autosuffisance et l'un des critères qui permettent aux aéroports de faire partie de la PNA; cela leur permet d'être admissibles à ce niveau de financement.

L'autre critère était un volume de 525 000 passagers, et les aéroports qui font des demandes de financement ont des volumes inférieurs. Le problème, c'est que les six aéroports dont j'ai parlé sont, je crois, en deçà de ce seuil.

M. Matt Jeneroux: Vous dites que cela existe depuis 18 ans?

M. Geoff Dickson: Les niveaux de financement n'ont pas changé depuis 18 ans, et le programme a été mis en place à la fin des années 1990.

M. Matt Jeneroux: Les exigences ont-elles changé au cours des 18 dernières années?

M. Geoff Dickson: Beaucoup, oui. Avec l'augmentation des coûts pour différents types d'équipement, un camion d'incendie, par exemple, pourrait coûter 1 million de dollars. Ce sont des investissements importants que les aéroports doivent faire pour maintenir la sécurité et la qualité générale de leur infrastructure.

M. Matt Jeneroux: En ce qui concerne le nombre de passagers — les 525 000 dont vous avez parlés — est-ce que cela a changé?

M. Geoff Dickson: Ce seuil n'a pas changé.

M. Matt Jeneroux: D'accord. On pourrait penser que sur une période de 18 ans, avec l'augmentation de la population, on atteindrait cet objectif.

Comme nous manquons de temps, je vais céder la parole à M. Sidhu. Je vous remercie de votre présentation.

Nous sommes allés dans la région de Niagara plus tôt cette semaine et nous avons entendu un certain nombre de représentants d'aéroports exprimer des préoccupations au sujet des gens qui se rendent au sud de la frontière pour prendre l'avion. Quand on fait cela, on n'a pas besoin de faire un vol international; je suppose qu'on traverse la frontière pour prendre l'avion. Avez-vous des préoccupations semblables à votre aéroport?

M. Parm Sidhu: Oui, un exode transfrontalier assez considérable a eu lieu. À un moment donné, je crois que 70 % des passagers d'Allegiant qui s'envolaient de Bellingham étaient des Canadiens, alors il y avait quelques problèmes. Nous n'avons jamais eu un transporteur qui était prêt à pénétrer ce marché, et avec Swoop, nous avons maintenant un transporteur qui va offrir aux Canadiens des tarifs plus concurrentiels du côté canadien de la frontière.

Cet été, nous avons compté 47 plaques d'immatriculation américaines dans notre stationnement. Selon la destination, une certaine circulation en sens inverse existe maintenant. C'est pourquoi nous avons besoin de plusieurs transporteurs à très faible coût dans ce système. Il est important d'accroître la part du marché au Canada, d'amener les Canadiens là où ils veulent aller et peut-être même de renverser l'exode.

M. Matt Jeneroux: En août 2016, vous avez reçu du financement pour le projet de route Mount Lehman. S'agit-il de l'autoroute 1? Sont-elles différentes? Je ne connais pas la région.

M. Parm Sidhu: Il s'agit d'une route provinciale entre l'autoroute et l'aéroport. Sa longueur est d'environ 3,3 kilomètres. Nous parlons d'un investissement d'environ 22 millions de dollars, qui est offert par le gouvernement fédéral, la province et la ville d'Abbotsford. Elle est reliée à la route 1. La route 1 a deux voies jusqu'à une certaine partie de Langley, où elle passe à trois voies, dont une réservée aux VMO.

Nous demandons au Comité d'envisager trois voies au-delà d'Abbotsford jusqu'à Chilliwack, ce qui faciliterait les choses pour tout le monde.

M. Matt Jeneroux: Oui, d'accord.

Où en est ce projet actuellement? Où est le...

M. Parm Sidhu: Je crois qu'il y aura trois voies jusqu'à la 216e rue en direction est. La question du prolongement entre la 216e rue et Chilliwack est toujours à l'étude.

● (1635)

M. Matt Jeneroux: Non, désolé; je parle du projet financé, celui de la route Mount Lehman; la construction de quatre voies jusqu'à Abbotsford. Est-il terminé?

M. Parm Sidhu: Il le sera en novembre 2019. Le travail a commencé. Il sera terminé aux alentours du 1er novembre 2019.

M. Matt Jeneroux: Il doit être terminé le 1er novembre 2019. Respecte-t-il les délais?

M. Parm Sidhu: C'est exact.

M. Matt Jeneroux: D'accord, parfait.

Monsieur Bruno, vous avez dit que vous ne recevez aucun financement fédéral. Vous ne pourriez pas nécessairement l'utiliser pour l'aéroport, mais il vous serait accordé sous la forme, mettons, de financement vert, de financement d'infrastructure pour l'expansion de votre voie ferrée. Au niveau fédéral, il doit toujours y avoir un rapport.

M. Gerry Bruno: J'adresserai ma réponse au président du Comité. Nous ne recevons aucun financement. Nous n'avons pas fait de demande, nous ne croyons pas être admissibles à l'un ou l'autre de ces fonds dans le cadre du programme vert. Sauf votre respect, je pense que vous parlez de la Canada Line qui relie l'aéroport au centre-ville. Il s'agit d'un partenariat public-privé, et l'aéroport a investi 300 millions de dollars dans la construction de cette ligne pour couvrir le coût de la partie aéroportuaire et des gares. Le reste a été financé par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, mais c'est pour le tronçon qui va au centre-ville. Nous avons nous-mêmes financé le tronçon de l'aéroport.

M. Matt Jeneroux: Ensuite, le financement de Destination Canada est un financement fédéral — le programme Destination Canada.

M. Gerry Bruno: Parlez-vous du tourisme?

M. Matt Jeneroux: Oui. Vous avez signé un protocole d'entente. N'y a-t-il pas de financement associé à cela?

M. Gerry Bruno: C'est exact. Nous ne recevons pas d'argent; nous contribuons à un programme conjoint de marketing. Nous travaillons en étroite collaboration avec tous nos partenaires touristiques: Destination Canada, Destination British Columbia...

M. Matt Jeneroux: Vous dépensez de l'argent pour participer au programme.

M. Gerry Bruno: C'est exact.

La présidente: C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Merci d'être ici.

Il s'agit d'une étude sur le corridor commercial. Normalement, cela nous fait penser au bois d'oeuvre, au blé et à Dieu sait quelle autre marchandise en direction ou en provenance du port ou qui se rend aux ports terrestres. Nous sommes certainement devenus plus conscients du fret, surtout du fret de grande valeur, qui transite par les aéroports vers certains marchés asiatiques, le cas de cerises de l'Okanagan étant le plus évident.

Ainsi, lorsqu'il s'agit du commerce, comme dans le cas des négociations de l'ALENA, la question du commerce des services est aussi très importante. Je présume que c'est là où les aéroports jouent un rôle clé dans le corridor commercial. Avez-vous une idée ou des statistiques relatives aux voyages d'affaires par rapport aux voyages récréatifs — bien sûr, cela est aussi une forme de commerce — et comment la grande qualité de nos installations attire des gens et des travailleurs hautement qualifiés pour soutenir l'économie? Avez-vous une idée à cet égard?

M. Gerry Bruno: J'adresserai ma réponse au président. Une grande partie de notre offre consiste en voyages d'affaires, évidemment. Nos répondons aux besoins de ce marché. Nos avons une offre assez variée.

Si vous prenez les industries de haute technologie, les industries de services qui veulent s'installer dans les grandes villes, l'une des choses importantes qu'elles examinent, c'est le niveau des services aériens et le nombre de destinations disponibles, et c'est pourquoi nous avons investi beaucoup d'argent dans la commercialisation, pour attirer de nouvelles compagnies aériennes, pour travailler en étroite collaboration avec des partenaires comme Destination Canada et nos partenaires aériens comme Air Canada et WestJet, pour promouvoir le trafic passager. En fait, Air Canada a réussi à attirer beaucoup de passagers de la côte ouest des États-Unis; ils se rendent à Vancouver avant de prendre l'avion pour des villes asiatiques. Nous avons plus de transporteurs chinois que tout autre aéroport en Amérique du Nord, en Amérique du Sud ou en Europe.

M. Ken Hardie: Compte tenu des statistiques que vous avez mentionnées plus tôt, à savoir que vous avez presque atteint votre pleine capacité, il semble y avoir une similitude avec le port de Vancouver. Il existe une forte attirance étrange: tout le monde veut y aller alors que d'autres installations sont disponibles — Abbotsford, notamment, et peut-être dans une certaine mesure Victoria — où la capacité est sous-utilisée.

Quelles conditions permettraient de transférer ou même d'équilibrer, pour des raisons d'efficacité, une partie de la demande venant d'un secteur très concentré vers un endroit qui possède une capacité suffisante? Que faut-il faire, monsieur Sidhu?

● (1640)

M. Parm Sidhu: Nous observons un léger changement en raison de la capacité que Swoop, WestJet et Flair ont ajouté. Cela donne plus d'options aux Canadiens qui font partie de notre marché.

La capacité a été accrue dans une certaine mesure pour offrir plus d'options aux consommateurs.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il de Victoria?

M. Geoff Dickson: Eh bien, c'est la même chose.

Je dirais tout d'abord, cependant, que notre aéroport n'est pas nécessairement conçu pour accommoder une capacité excédentaire. Nous avons tendance à concevoir et à construire nos aéroports pour qu'ils devancent la demande juste un peu.

Deux choses sont réellement en jeu. En prenant de l'expansion, YVR a ajouté un vol sans escale à Sydney ou à Melbourne, et cela a été très bon pour le marché des affaires de Victoria. Il s'agit d'un lien rapide. Cela ouvre la porte au tourisme et au commerce.

Ce qu'on finira par voir à l'échelle nationale — il s'agit d'aéroports-pivots, d'une certaine façon, et ils existent toujours — c'est qu'à certains moments de la journée, dans certains marchés, des vols sans escale seront offerts. Leur nombre augmentera, d'abord dans le cas des vols intérieurs sans escale. Air Canada a lancé le vol Victoria-Montréal cette année. La fréquence de vols en direction de Toronto et des Prairies a augmenté. Viendra ensuite une expansion sur les marchés américains.

Je crois qu'il faudra attendre un certain temps avant de voir des vols long-courriers internationaux. Cela se produira probablement dans 10 ou 20 ans.

M. Ken Hardie: Les membres de notre caucus discutent beaucoup de la connexion à Internet en milieu rural. À mon avis, la connexion aérienne ajoute aussi une valeur à des endroits comme Castlegar, Kamloops ou Prince-Rupert, etc.

L'aéroport YVR est merveilleux. Je m'y rends beaucoup plus qu'auparavant. Cependant, j'ai pu observer qu'on y est devenu assez agressif en matière de production de nouveaux revenus.

Toutefois, existe-t-il des problèmes entre l'aéroport et la collectivité? Comment peut-on concilier les choses lorsqu'un centre commercial fait concurrence aux marchands locaux? Quelle est la nature de votre relation avec la ville de Richmond ou avec certaines des autres municipalités adjacentes?

M. Gerry Bruno: Nous travaillons en étroite collaboration avec la ville de Richmond. Nous sommes un aéroport communautaire. La Ville de Richmond nomme quelqu'un à notre conseil d'administration, tout comme le font Vancouver, le District régional du Grand Vancouver, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

Lorsque nous entreprenons de telles initiatives, nous faisons des consultations. Nous travaillons très étroitement avec les collectivités. À notre avis, il s'agit plus d'un service complémentaire pour nos passagers que de concurrence. Un grand nombre de passagers y font des escales prolongées. Et le Canada Line SkyTrain est gratuit à partir de l'aérogare.

Plusieurs de nos passagers utilisent ce centre commercial. C'est un centre commercial haut de gamme. Il y en a peu dans la région métropolitaine de Vancouver. Y a-t-il de la concurrence? Je suppose que oui, mais...

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vous remercie d'être avec nous.

Nous avons reçu plusieurs témoins d'autorités portuaires, qui nous ont parlé de leur réalité. Curieusement, quand on parle des ports, on insiste beaucoup sur la marchandise par conteneur et sur la marchandise en vrac, et on parle très peu de bateaux de croisière. Par contre, quand on parle des aéroports, on parle énormément de passagers et on passe trop souvent sous silence tout ce qui a trait aux marchandises. Vous nous avez présenté des chiffres impressionnants.

Monsieur Sidhu, je ne sais même pas si, dans votre aéroport, on s'occupe de marchandises. Voici la première chose que j'aimerais savoir. Quel pourcentage de votre chiffre d'affaires représente le transport des marchandises par rapport au transport des passagers?

● (1645)

[*Traduction*]

M. Parm Sidhu: J'adresserai ma réponse au président. Nous transportons très peu de fret. La seule marchandise qui sort d'Abbotsford est transportée par WestJet, qui dessert Calgary et Edmonton. La quantité de fret est très limitée. Le rapport entre le fret et les passagers n'est même pas mesurable.

[*Français*]

M. Robert Aubin: D'accord.

C'est quand même curieux, parce que vous avez une denrée rare. Des terres industrielles à vendre, tout le monde en cherche partout au Canada, et vous, vous semblez en avoir.

Chez vous, monsieur Bruno, quel pourcentage cela représente-t-il?

[*Traduction*]

M. Gerry Bruno: Il y a deux choses. Je tiens à souligner un fait que nous avons tendance à oublier et qui n'est pas mis en évidence. On accorde beaucoup d'attention aux ports, parce qu'ils traitent un volume énorme de fret, de conteneurs et de marchandises diverses. À l'échelle mondiale, le transport aérien représente seulement 1 % du fret sur le plan du volume, mais plus de 30 % au chapitre de la valeur. Notre performance surpasse vraiment notre rang, pour ainsi dire. Et même si le monde du fret nous ignore, nous y jouons un rôle important. La valeur est ce qui compte vraiment, pas le volume.

Nos avions de passagers, notamment les gros porteurs qui traversent le Pacifique, ont une grande capacité de fret. Les avions de passagers transportent une importante quantité de marchandises périssables et de grande valeur. Pour qu'une route internationale soit rentable et viable, les deux sont importants. Sans les deux, nous devrions laisser tomber certaines destinations.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Pouvez-vous me dire à peu près quel pourcentage du chiffre d'affaires de l'aéroport représente le transport de marchandises par rapport au transport de passagers?

[*Traduction*]

M. Gerry Bruno: Le transport du fret ne nous rapporte pas beaucoup de revenus ou de profits, mais nous sommes d'avis qu'il fait partie d'un ensemble complet. Nous ne faisons pas la distinction lorsqu'un aéronef se pose. Essentiellement, les droits d'atterrissage qu'ils paient sont à la fois pour le fret et pour les passagers qu'ils transportent. Nous ne faisons pas de distinction. Un grand nombre de nos terrains sont utilisés pour les installations de fret et l'entreposage, alors nous louons les terrains aux transporteurs de marchandises. C'est là que nous gagnons beaucoup d'argent.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Dickson, vous avez dit être président d'une association qui regroupe de plus petits aéroports. Parlez-vous de petits aéroports uniquement de la côte Ouest ou de partout au Canada?

[*Traduction*]

M. Geoff Dickson: Non, cela se passe partout au Canada, au sein du Conseil des aéroports du Canada, qui est notre groupe de défense des aéroports canadiens. Il est structuré en fonction des huit plus grands aéroports du pays et de tous les autres aéroports membres, y compris les plus petits. Ce sont généralement les aéroports de notre taille qui accueillent entre quelques centaines de milliers et deux millions de passagers.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Savez-vous quels membres de votre association viennent du Québec?

[*Traduction*]

M. Geoff Dickson: L'aéroport de Québec l'est certainement. Je pense qu'il n'y a que Québec, mais je n'en suis pas absolument certain.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Pour nous, l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est tout de même un aéroport important, après celui de Montréal, bien sûr. Il ne nous viendrait pas à l'esprit de parler de l'aéroport de Québec comme d'un aéroport régional. On le ferait plutôt dans le cas de plus petits aéroports, par exemple celui de Sherbrooke ou celui de Trois-Rivières.

Ces aéroports pourraient-ils être membres de votre association?

[*Traduction*]

M. Geoff Dickson: C'est certainement possible.

[*Français*]

M. Robert Aubin: De quels services pourraient-ils bénéficier en étant membres de votre association?

[*Traduction*]

M. Geoff Dickson: S'ils avaient intérêt à se faire valoir au niveau fédéral, s'ils avaient accès à l'information, aux pratiques exemplaires en matière de gestion des aéroports... Il y a un certain nombre de comités différents, qu'il s'agisse des opérations ou des pratiques de gestion environnementale, qui se réunissent avec les représentants des aéroports pour échanger de l'information.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je vais revenir à vous, monsieur Sidhu.

Vous avez parlé d'écoles de pilotage à l'aéroport d'Abbotsford, dont l'une se spécialise dans les hélicoptères Chinook. Vous avez certainement aussi des écoles de pilotage pour les avions. Comme nous le savons, une pénurie de pilotes dans l'industrie se prépare, et ce, plutôt rapidement que lentement.

Avez-vous de la difficulté à recruter à la fois des étudiants et des enseignants?

● (1650)

[*Traduction*]

La présidente: Répondez brièvement, s'il vous plaît.

M. Parm Sidhu: En bref, oui. Nous avons beaucoup d'étudiants. Le taux de recrutement est élevé, mais nous constatons maintenant une pénurie d'instructeurs.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

J'aimerais que vous étoffiez cette réponse si vous avez autre chose à dire.

M. Parm Sidhu: La pénurie de pilotes aura des répercussions non seulement sur les aéroports et les compagnies aériennes en Amérique du Nord, mais aussi à l'échelle mondiale.

Nous avons trois écoles qui font leur possible pour combler toutes les pénuries, mais elles ne règleront pas le problème à elles seules.

M. Angelo Iacono: Ma question s'adresse à M. Bruno.

Qu'avez-vous fait pour que l'aéroport international de Vancouver devienne le plus grand aéroport du Canada sur le plan des vols intérieurs et le troisième au chapitre du fret? Aimeriez-vous ajouter quelque chose? Vous avez formulé quelques commentaires à la suite des questions qui vous ont été posées. Qu'est-ce qui vous a vraiment permis d'obtenir ces résultats?

M. Gerry Bruno: C'est une question difficile. Beaucoup de gens nous l'ont posé dans le passé.

Je ne sais pas. Je pense qu'il existe un esprit d'innovation. Nous avons fait beaucoup de nouvelles choses à notre aéroport. Par exemple, le poste de contrôle frontalier automatisé que bon nombre d'entre vous utilisent lorsque vous arrivez à un aéroport international est quelque chose que nous avons mis au point nous-mêmes et que nous vendons partout dans le monde. Nous détenons en fait 65 % du marché aéroportuaire américain.

M. Angelo Iacono: Autrement dit, vous avez fait de votre aéroport un aéroport intelligent. Est-ce exact?

M. Gerry Bruno: Oui, on pourrait dire cela.

M. Angelo Iacono: Est-ce une technologie que vous partagez avec d'autres aéroports?

M. Gerry Bruno: Absolument. Comme je l'ai dit, nous vendons les kiosques à d'autres aéroports.

M. Angelo Iacono: D'accord.

J'ai une autre question difficile à vous poser.

Je suis heureux d'entendre parler de votre croissance rapide et de l'atteinte de 26 millions de passagers. Qu'avez-vous à dire au sujet de la pollution par le bruit des vols aériens dans les environs des grands aéroports?

M. Gerry Bruno: C'est la réalité des aéroports. Les avions font du bruit. Cela fait partie de l'histoire de l'aviation. C'est une question difficile, et nous avons essayé de faire tout notre possible. Nous avons un comité de gestion du bruit qui travaille avec la collectivité. Les compagnies aériennes sont de la partie.

Les compagnies aériennes utilisent des aéronefs plus récents et beaucoup plus silencieux que les modèles plus anciens, et nous avons mis en place des mesures d'atténuation en travaillant en étroite collaboration avec NAV Canada et les compagnies aériennes pour examiner les trajectoires de vol et essayer de minimiser l'impact sur les collectivités. Cependant, la réalité est que les aéroports sont bruyants.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Les deux autres témoins voudraient-ils ajouter quelque chose? Je sais que cela ne vous touche pas autant, mais...

M. Parm Sidhu: Nous sommes une entreprise locale et nous faisons partie de la collectivité. Nous travaillons en étroite collaboration avec tous ceux qui ont des commentaires ou des préoccupations. Nous leur ferons visiter l'aéroport. Nous voulons être de bons amis et de bons voisins.

M. Angelo Iacono: Merci.

M. Geoff Dickson: De même, nous avons des conversations. Nous discutons des trajectoires de vol. Nous avons certaines contraintes, y compris les heures d'opération. Je pense qu'il est important de communiquer régulièrement avec la collectivité.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais laisser le reste de mon temps à mon collègue Ken.

M. Ken Hardie: J'ai une question. Nous devrions parler un peu de l'ACSTA. Lorsque je suis dans une file d'attente, je ne vois pas vraiment d'inconvénient à ce qu'un agent de l'ACSTA réexamine un sac. Évidemment, il vaut mieux prévenir que guérir.

Je suppose que la question est de savoir s'il y a un régime de gestion des risques qui devrait être envisagé pour améliorer la circulation, l'efficacité et le coût de ce genre de contrôle.

Vous hochez la tête, monsieur Bruno.

M. Gerry Bruno: Absolument. C'est quelque chose que nous réclamons en tant qu'aéroports.

Il y a quelques années, lors de l'examen de l'OTC, le Conseil des aéroports du Canada m'a demandé de présenter un mémoire en son nom, et j'ai rédigé un volet sur la sécurité aérienne, qui est l'un des principaux éléments manquants du système de sécurité canadien. Il n'y a pas suffisamment d'approches axées sur le risque, comme les programmes pour les voyageurs dignes de confiance. Les États-Unis ont des contrôles préalables qui donnent à rêver si vous les avez utilisés. Nous en avons besoin davantage au Canada, mais un financement est nécessaire pour mettre en place un programme qui permet aux aéroports de contrôler les passagers à l'avance et de les faire participer à ce genre de programme.

Comme M. Dickson l'a mentionné, il n'y a pas d'appariement des revenus. L'une de nos frustrations est que nos passagers internationaux paient 26 $ par vol pour passer à la sécurité, mais que cet argent ne va pas à l'ACSTA; il est versé au Trésor, puis l'ACSTA doit présenter une demande à Transports Canada pour obtenir du financement pour ses activités. Il n'y a pas de correspondance. Le trafic augmente, tout comme les recettes provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, mais le financement de l'ACSTA n'augmente pas au même rythme.

● (1655)

La présidente: Merci.

M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'ai deux questions.

Monsieur Bruno, vous avez mentionné que cette recommandation sera publiée dans le Livre blanc d'ici quelques semaines. Les recommandations sont-elles uniquement en fonction de l'aéroport, ou portent-elles sur d'autres modes de transport, comme le transport ferroviaire, routier et maritime?

M. Gerry Bruno: Nous en avons été les instigateurs, mais il s'agit d'une coalition. Elle compte plus de 40 membres. Les principaux chemins de fer — le CN, le CP et la BNSF — font partie de notre coalition, de même que le port de Vancouver et l'Association des administrations portuaires canadiennes. Il s'agit d'un très large éventail de membres, et cela ne se limite pas aux aéroports. Les huit grands aéroports internationaux du Canada ont tous contribué. Les compagnies aériennes ont contribué. Elle représente un vaste éventail.

Nous avons retenu les services d'un cabinet d'experts-conseils pour rédiger le rapport en notre nom. Nous avons eu des échanges avec les agences frontalières canadiennes et américaines et les représentants des gouvernements. Tout le monde a eu l'occasion de contribuer au Livre blanc.

M. Vance Badawey: Il s'agit donc essentiellement d'un document de stratégie sur les corridors commerciaux et passagers.

M. Gerry Bruno: Il porte sur le commerce et les passagers, c'est exact. On y traite du transport multimodal, ce qui implique les passagers et les marchandises. C'est exact.

M. Vance Badawey: Avoir su cela nous aurait peut-être épargné ce voyage.

Ma deuxième question s'adresse à M. Dickson.

Vous avez parlé de la difficulté d'accéder aux fonds fédéraux en raison de la nouvelle norme adoptée après les années 1990, lorsque vous — qui, soit dit en passant, avez fait un excellent travail — avez pris le contrôle des aéroports et avez cessé de compter sur l'argent des contribuables. Les investissements du secteur privé vous ont permis d'atteindre le niveau actuel, soit plus du double du volume de passagers dans les aéroports.

Cela dit — et j'en ai parlé plus tôt avec d'autres délégations — il est maintenant possible, dans les aéroports et dans d'autres organismes fédéraux, comme la Voie maritime du Saint-Laurent, de faire des demandes communes dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Essentiellement, à titre de corridor commercial, à titre de méthode ou mode de transport dans ce corridor commercial, et comme partenaire dans une demande, avez-vous envisagé de vous joindre à ce réseau et, par conséquent, à faire partie d'une demande dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux?

M. Geoff Dickson: L'aéroport international de Victoria s'autofinance. Nous n'avons pas présenté de demande et nous ne prévoyons pas le faire. Je parlais davantage au nom des six aéroports du RNA qui n'ont pas pu...

M. Vance Badawey: Mettez votre chapeau de représentant d'association.

M. Geoff Dickson: Je mets mon chapeau de représentant d'association. Je dis que je crois que les six aéroports ont réussi à obtenir du financement au cours de la dernière année grâce à leurs demandes. Je ne connais pas les nuances de toutes les demandes à ce stade, mais je crois savoir qu'elles ont été acceptées. La question est de savoir ce que nous allons faire pour la suite des choses.

Là est l'incertitude, je crois. Le monde des aéroports est un peu plus prévisible pour ce qui est de la croissance et de la planification de la croissance. Il faut des délais et un certain degré de certitude pour pouvoir faire ces investissements. Évidemment, personne n'a de boule de cristal quant à la croissance, mais il faut pouvoir planifier les projets d'immobilisations trois, cinq et dix ans à l'avance.

M. Vance Badawey: Je vous en suis reconnaissant. Ayant siégé à une commission aéroportuaire pendant près de 15 ans lorsque j'étais maire, je comprends les défis propres aux petits aéroports — sur le plan des immobilisations et même sur le plan opérationnel qui appuie les immobilisations. Le financement à long terme de la dette, etc., est essentiel.

Cela dit, le Fonds des corridors commerciaux peut durer jusqu'à 10 ans, je crois, et les petits aéroports ont ainsi la possibilité de fusionner, de réseauter et de faire partie de l'ensemble des corridors commerciaux. Au sein de ce réseau, ils peuvent présenter une demande, ce qui leur permet d'assurer la durabilité de leur financement d'immobilisations.

Il s'agit simplement d'une idée qu'on peut leur transmettre. Encore une fois, cependant, comme je l'ai mentionné plus tôt quant aux autres groupes qui ont témoigné aujourd'hui, nous continuerons de prendre des mesures lorsque nous aurons quitté Vancouver. Nous avons l'intention de poursuivre ce dialogue et de veiller à ce que, dans le cadre de la stratégie ou des stratégies sur les corridors commerciaux à l'échelle du pays, nous soutenions non seulement l'idée de mettre en place un plan directeur, mais aussi d'y consacrer des fonds. Cela reconnaîtrait à son tour les conditions relatives aux RCI qui seraient rattachés, ainsi que les mesures de rendement et, à l'avenir, la productivité des différents ports et corridors commerciaux du pays.

● (1700)

La présidente: C'est au tour de M. Liepert.

M. Ron Liepert: J'ai seulement quelques brèves questions. Elles s'adresseront probablement à M. Bruno uniquement.

Quelle est la structure de gouvernance de votre autorité?

M. Gerry Bruno: Ici, à Vancouver, le conseil d'administration compte 15 membres.

M. Ron Liepert: Comment sont-ils nommés?

M. Gerry Bruno: Nous avons des groupes qui nomment les membres, notamment la Chambre de commerce de Vancouver, l'Association of Professional Engineers and Geoscientists of British Columbia et la Law Society of British Columbia. Notre conseil compte deux membres nommés par le gouvernement fédéral, un par le gouvernement provincial, par la ville de Vancouver, la ville de Richmond, et...

M. Ron Liepert: C'est assez semblable à Calgary. Je pense que la Chambre de commerce de Calgary a une présence plus importante, avec la moitié du conseil ou quelque chose du genre.

La raison pour laquelle je vous parle de Vancouver, c'est que j'ignore si le problème est aussi important dans les petits aéroports. De plus en plus, j'entends les citoyens dire qu'il serait peut-être temps d'examiner la structure de ces conseils et la façon dont ils sont nommés. Nous en sommes maintenant au point où, qu'il s'agisse de l'augmentation des frais d'utilisation des aéroports ou du bruit, les gens posent des questions sur toutes sortes de choses quant à la façon dont les aéroports sont gérés. Encore une fois, je pense davantage aux plus gros aéroports. Vous n'avez probablement pas les mêmes problèmes.

Vous n'êtes peut-être pas en mesure de répondre à cette question, mais je vais la poser quand même. Est-il temps que le gouvernement fédéral réexamine la question pour dire, par exemple, que les citoyens devraient peut-être élire la moitié des directeurs de l'administration aéroportuaire pour des mandats de trois ans ou quelque chose du genre? Quelles sont vos réflexions à ce sujet?

M. Gerry Bruno: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à cette question.

M. Ron Liepert: Vous êtes un employé rémunéré, alors je comprends.

M. Gerry Bruno: Toutefois, je sais que Transports Canada examine la gouvernance des administrations aéroportuaires.

M. Ron Liepert: Est-ce que l'un ou l'autre des deux autres...?

Vous êtes dans la même situation, je suppose. Vous êtes tous les deux des employés rémunérés des aéroports?

M. Geoff Dickson: Oui.

M. Parm Sidhu: C'est exact.

M. Ron Liepert: Avez-vous des réflexions ou des commentaires à ce sujet?

M. Parm Sidhu: Je suis un employé de la ville d'Abbotsford, alors la ville d'Abbotsford nous emploie. Le conseil municipal, en vertu d'un règlement, a formé une administration aéroportuaire de 11 membres qui viennent du milieu des affaires. Six d'entre eux viennent de la localité et les cinq autres sont de la région métropolitaine de Vancouver.

M. Geoff Dickson: Je suppose que je vous demanderais simplement quel problème vous essayez de résoudre et que vous ne pouvez pas résoudre par un processus élu...

M. Ron Liepert: Le problème que j'aurais... Eh bien, il ne s'agit pas d'un problème que je pourrai avoir. Les gens commencent à me dire que le problème est que l'administration aéroportuaire ne représente plus et n'écoute plus la population. Qu'il s'agisse de bruit ou de presque...

Il semble que les frais d'utilisation des aéroports augmentent constamment et que l'administration aéroportuaire n'ait de comptes à rendre à personne. Autrement dit, ils sont nommés par le milieu des affaires ou par tout autre groupe, ou par un gouvernement provincial ici ou là. Les usagers de l'aéroport ou les personnes qui vivent le long d'une trajectoire de vol commencent à dire qu'ils n'ont aucun contrôle.

Bien franchement, à titre d'élus, nous n'avons pas beaucoup de contrôle non plus. Je ne veux pas que mes propos soient mal interprétés, mais c'est un genre de club de vieux copains qui dirige certaines de ces administrations aéroportuaires ces jours-ci.

Comme je l'ai dit, je pense qu'il est peut-être injuste de vous poser ces questions, parce que je parle évidemment de vos patrons. Je crois que le public commence à s'intéresser de plus en plus à cette question.

● (1705)

La présidente: Monsieur Aubin, avez-vous des questions? Est-ce que ça va pour tout le monde? D'accord, c'est formidable.

Merci beaucoup. Vous êtes le dernier groupe de témoins pour aujourd'hui. Demain, nous ferons des visites de sites et ainsi de suite.

Nous allons suspendre la séance pour permettre aux témoins de quitter la salle. Avant de commencer notre séance de 17 h 30, nous avons besoin de quelques minutes pour nous occuper des travaux du Comité.

Encore une fois, messieurs, merci beaucoup.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1735)

La présidente: La séance reprend.

C'est notre tribune libre. Dans le cadre de notre programme, nous accordons quelques minutes à une personne qui voudrait peut-être nous dire quelque chose pendant que nous sommes ici et que nous n'avons pas eu l'occasion d'entendre lors des témoignages.

Nous avons une personne qui s'appelle Peter Luckham. Peter, bienvenue.

Nous allons ouvrir le microphone pour que vous puissiez nous faire part de vos commentaires.

M. Peter Luckham (président, Conseil de Islands Trust, Islands Trust): Par souci de clarté, j'ai cru comprendre, d'après les documents écrits que j'ai vus, que je dispose de trois minutes. Je me suis préparé en prévision de trois minutes.

La présidente: C'est bien.

M. Peter Luckham: D'accord. Bonjour.

Je m'appelle Peter Luckham. Je tiens à souligner que nous sommes ici sur le territoire non cédé des Premières Nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

Je suis le président du Islands Trust Council qui est une fédération d'administrations locales représentant 36 000 propriétaires fonciers résidents et non-résidents.

La région d'Islands Trust se compose de plus de 460 îles réparties dans le sud du détroit de Georgia et de la baie Howe. Le Islands Trust a pour mandat, en vertu de la législation provinciale, de préserver et de protéger l'environnement et les commodités uniques de la région. A cette fin, nous planifions et réglementons les terres et nous en assurons la conservation et nous coopérons avec d'autres organismes.

Je suis ici aujourd'hui pour solliciter votre collaboration et attirer votre attention sur les conséquences des problèmes de chaîne d'approvisionnement pour les collectivités et l'environnement dans la région d'Islands Trust.

Au cours des 10 dernières années, le nombre de navires transportant du charbon, du grain et des marchandises diverses qui mouillent dans la partie sud des îles Gulf en attendant d'accéder au port de Vancouver a augmenté de façon spectaculaire. La taille de ces navires augmente et le temps qu'ils passent à l'ancre s'étire.

Nous comprenons que ces navires restent à l'ancre parce que l'infrastructure portuaire est insuffisante et que la chaîne d'approvisionnement des chemins de fer présente des problèmes depuis longtemps. Lorsqu'ils sont ancrés, ces navires font beaucoup de bruit et produisent de la pollution lumineuse et atmosphérique; en outre, un mouillage dans le détroit de Plumper est utilisé pour transférer le gypse des navires aux chalands. Cette activité bruyante se déroule la nuit, directement à côté de quartiers résidentiels paisibles et, surtout, échappe à la surveillance d'une administration portuaire.

Outre l'incidence sur la qualité de vie de nos collectivités locales, les risques que les navires commerciaux au mouillage peuvent poser pour le milieu marin, les espèces marines et la santé publique suscitent de nombreuses préoccupations. La situation aurait pu être évitée. C'est aussi un problème qui peut être réglé. Nous croyons que les chemins de fer, le port et le gouvernement n'ont pas suffisamment planifié et investi dans l'infrastructure nécessaire à la croissance des exportations.

On prévoit que l'utilisation des mouillages continuera d'augmenter à moins que le gouvernement fédéral et le port de Vancouver ne mettent en oeuvre des solutions dès maintenant.

Nous avons fait part de nos craintes à l'industrie et au gouvernement fédéral en demandant à l'UMCB d'approuver un plan d'atténuation sur 20 ans visant à réduire la nécessité pour les navires de mouiller.

Pour dire les choses simplement, la vision à long terme du Canada en matière de transport maritime ne devrait pas inclure l'ancrage des cargos et les activités industrielles connexes dans la région d'Islands Trust.

À sa réunion de septembre 2018, le Islands Trust Council a fait la déclaration publique suivante.

> Le Islands Trust Council demande au gouvernement fédéral de prendre toutes les mesures possibles pour réduire, voire éliminer, l'utilisation des 33 aires de mouillage commerciaux dans la partie sud des îles Gulf que Transports Canada appelle collectivement la côte sud de la Colombie-Britannique.

Nous sommes déterminés à continuer de travailler de façon constructive avec vous et l'industrie pour résoudre ces problèmes. Notre région abrite une biodiversité importante, elle est d'une beauté unique et sa protection a été reconnue comme un intérêt provincial. Il faut que ce soit dans l'intérêt national.

Je vous demande de porter attention à ces questions importantes dans le cadre de votre examen.

Je vous remercie de m'avoir donné la parole aujourd'hui. Si vous avez des questions, je serai heureux d'y répondre.

● (1740)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous vous remercions d'être venu.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'avais pensé à interroger certains responsables des ports à ce sujet et je n'en ai pas eu la chance. Je suis heureux que vous en ayez parlé. Il s'agit de savoir si nous sommes les victimes de notre propre succès à attirer le commerce international, tant entrant que sortant, je suppose.

Aujourd'hui, et en fait plus tôt cette semaine dans la région de Niagara, nous avons surtout parlé des lacunes et de l'absence, si vous voulez, de planification intégrée.

Le port de Vancouver en soi, en particulier l'inlet Burrard et les zones qui, de toute évidence, auraient une incidence sur les aires de mouillage dont vous parlez, seront exploités à pleine capacité. Il n'y a pas grand-chose de plus que l'on puisse faire sans des investissements étonnamment importants qui enfreignent complètement les lois sur les rendements décroissants.

Avez-vous pensé à des options comme le port de Nanaimo, ou même le port d'Alberni ou celui de Squamish dont les installations sont peut-être sous-utilisées et où nous pourrions réacheminer certains de ces navires, évidemment avec les chaînes d'approvisionnement appropriées pour leur donner ce dont ils ont besoin?

M. Peter Luckham: Je vous remercie de vos commentaires.

Nous sommes certes intéressés à trouver des solutions. On a beaucoup parlé de l'utilisation d'autres ports, en particulier le port de Nanaimo, qui se trouve également dans notre région. Nous serions intéressés à en discuter. De toute évidence, il faudrait aussi en discuter avec les autorités de ces autres ports.

La grande préoccupation ici, c'est qu'un terrain de stationnement dans la partie sud des îles Gulf, qui deviendrait, comme c'est proposé, une zone de parc national dans le cadre du programme des aires marines nationales de conservation, ne semble pas cadrer avec l'utilisation qui est actuellement visée.

Je vous l'accorde, la solution n'est pas facile. Nous ne demandons pas que cela cesse immédiatement, mais nous voulons voir une vision et un plan pour diminuer et, en fin de compte, éliminer la présence de ces navires d'un endroit qui semble tellement ne pas convenir à cela, de notre avis à nous qui y habitons.

M. Ken Hardie: S'agit-il surtout de vraquiers?

M. Peter Luckham: En fait, ce sont des navires charbonniers.

Au cours des six derniers mois, avec la mise en oeuvre du protocole provisoire, que vous connaissez peut-être, une méthode d'analyse de l'information sur les mouillages a été instaurée dans le cadre du PPO, le programme de protection des océans. C'est dans la baie de Cowichan que la plupart des navires charbonniers ont transité au cours des dernières années. Maintenant, ces navires charbonniers sont répartis à parts égales.

Ce sont des vraquiers, des charbonniers et des navires qui transportent d'autres marchandises. Il m'est difficile d'identifier tous les navires et toutes les marchandises.

Dans le cadre du processus prévu dans le protocole provisoire, des données à ce sujet sont recueillies et devraient être analysées.

● (1745)

M. Ken Hardie: Je présume que la majeure partie du charbon provient de Deltaport.

M. Peter Luckham: C'est exact.

M. Ken Hardie: Avez-vous une idée de la raison pour laquelle ces navires ne seraient pas déplacés assez rapidement? C'est un port assez énorme et il y a d'habitude une assez bonne réserve de charbon à portée de la main.

M. Peter Luckham: Monsieur, c'est une question brillante. Aucun de nous ne connaît la réponse parmi les six groupes de mouillage selon les intérêts de la collectivité, y compris Plumper Sound, la baie de Cowichan, le chenal Trincomali, le chenal Stuart et l'île Gabriola. C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse à cette question. On parle de beaucoup de navires qui mouillent pendant un nombre de jours élevé.

Je sais qu'il y a eu une petite anomalie le mois dernier. Il y a eu une défaillance d'un dispositif mécanique au terminal sud et des navires ont été redirigés et ont jeté l'ancre, d'où un ajout de navires à ce qui est déjà un problème.

M. Ken Hardie: Nous aurons l'occasion de poser cette question, en fait, parce que nous passerons du temps à Deltaport demain.

M. Peter Luckham: Parfait.

M. Ken Hardie: Je suppose que ce serait contre-productif de parler de l'alimentation en énergie à terre. Vous ne voulez pas de mouillages là-bas, un point c'est tout. Est-ce à peu près tout?

M. Peter Luckham: Oui, c'est la solution ultime. Aucun navire ne pourrait s'ancrer sauf ceux qui ont besoin d'un port sûr ou qui doivent mouiller d'urgence en raison d'une situation qui échappe au contrôle du capitaine du navire. Nous admettons et acceptons que dans ces cas-là, c'est une nécessité.

Je dirais qu'au fil des ans, depuis l'époque où j'habitais sur l'île Thetis, il y a une trentaine d'années, on a toléré cette activité et on a compris, dans une certaine mesure, que c'était dans l'intérêt national. Aujourd'hui, avec le nombre de navires, la durée du séjour et la sensibilisation plus grande aux répercussions potentielles de ces navires, les gens veulent simplement qu'ils disparaissent.

Dans l'ensemble, je ne pense pas que ce soit une demande déraisonnable. S'il est nécessaire d'assurer le service de ces navires pour exporter des marchandises canadiennes, ce qui est à notre avantage à tous, alors nous devons trouver une meilleure façon de contrôler les navires. Ils s'ancrent parfois non seulement pendant des jours, mais aussi pendant des semaines et même, dans certains cas, des mois.

M. Ken Hardie: C'est une proposition très coûteuse.

Vos commentaires sur le transfert de gypse m'inquiètent. Il semble que cela ne relève pas de la compétence de quiconque, à l'exception peut-être de la Garde côtière.

M. Peter Luckham: Je pense que le mot « surveillance » est probablement celui que j'ai utilisé. Je pense que nous devons cette activité à la compagnie CFL; je me trompe peut-être. C'est ainsi qu'elle procède depuis de nombreuses années. Mon père vivait sur l'île Pender et il s'en plaignait. C'était il y a au moins 25 ans.

À l'époque, il s'agissait simplement de transférer du gypse d'une barge à un navire sur une courroie transporteuse. Il était impossible d'apercevoir l'île de l'autre côté du chenal en raison de la quantité de poussière et de débris dans l'air.

M. Ken Hardie: Est-ce toujours le cas?

M. Peter Luckham: Non. Les choses ont beaucoup changé depuis, disons, cinq ou dix ans. L'entreprise responsable de cette activité a construit un nouveau navire et la quantité de poussière est considérablement réduite.

Cependant, le plus troublant, c'est que cela se produit à Plumper Sound qui échappe à la surveillance radar ou à d'autres mécanismes d'observation des navires. Le navire est actif la nuit. Imaginez la scène avec moi. Le navire arrive et jette l'ancre à grand bruit quand la chaîne passe par-dessus bord. Les remorqueurs et les barges arrivent. Les membres d'équipage relient tout l'équipement et ils commencent à transférer le gypse sur ces navires avec beaucoup de bruit, essentiellement dans un quartier résidentiel, juste au large.

Vous pouvez facilement imaginer que cela dérange les gens. L'éclairage est vif et c'est illuminé tout le temps. Cela dure toute la nuit et au matin, c'est fini. Vous pouvez imaginer que cet éclairage vif et ce bruit affectent non seulement les résidents de la région, mais aussi potentiellement la faune — les oiseaux et autres animaux qui ont leur habitat dans la mer.

● (1750)

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie d'être parmi nous.

Cette question me préoccupe beaucoup. Je l'ai d'ailleurs posée ce matin aux représentants de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Ils m'ont dit, en guise de piste de solution, que cela devait passer par deux mesures: tout d'abord, un gain de productivité dans le chargement et le déchargement des navires au port même et, ensuite, un investissement important dans les infrastructures, de façon à pouvoir faire plus et plus rapidement.

Cela peut ressembler à un cercle vertueux, mais je crains que, le jour où ces deux objectifs seraient réalisés — soit un gain de productivité et des investissements dans les infrastructures —, la circulation des navires serait accrue. En effet, il serait alors possible de traiter une plus grande portion de marchandises.

Y a-t-il aussi un problème du côté de la circulation des navires?

[*Traduction*]

M. Peter Luckham: Je répondrai d'abord à votre deuxième question, parce qu'il y a effectivement beaucoup de questions et de préoccupations au sujet de la façon dont les navires traversent la mer des Salish.

Les navires arrivent de l'extrémité inférieure des îles Gulf et remontent presque jusqu'à Nanaimo, dans des plans d'eau très étroits ou de petits chenaux.

Je fais beaucoup de plongée autonome autour des îles Gulf. Il y a énormément de hauts fonds et de rochers à proximité de la trajectoire de ces navires. On laisse entendre que ces navires représentent des dangers pour la navigation parce qu'ils se déplacent lentement, même si certains pensent qu'ils se déplacent trop rapidement. Il y a aussi des kayakistes, d'autres bateaux, de l'équipement et des engins de pêche, des pêcheurs commerciaux et ainsi de suite. Cela suscite des préoccupations au sujet de la navigation.

De plus, en cas d'erreur humaine ou de défaillance mécanique, on s'inquiète des possibilités de reprise du navire. Je reconnais que l'administration de pilotage a des capitaines très professionnels en charge des navires lorsqu'ils transitent, mais le problème, c'est que si une erreur mécanique ou humaine entraîne une perte de puissance ou de propulsion du navire de quelque façon que ce soit, il pourrait y avoir des risques entre les îles.

En ce qui concerne votre première question, vous avez tout à fait raison. C'est pourquoi nous avons demandé une vision sur 20 ans, un plan d'atténuation. Je pense que nous devons améliorer l'infrastructure et la capacité du port pour diriger ces navires différemment.

Il y a des suggestions au sujet de ce qu'on appelle « aller à la bouée », de sorte qu'un navire dans la baie English, par exemple, pourrait se rendre à une bouée d'amarrage, s'amarrer, peut-être faire l'entretien, mais aussi augmenter la densité des navires qui sont directement disponibles au port. Cela réduirait le nombre de transits qu'un navire doit faire entre les ancrages des îles Gulf au port. Le navire irait du port à la baie English, puis il disparaîtrait.

En outre, l'un des problèmes actuels, qui pourrait changer avec le temps, c'est que les navires transportent des cargaisons différentes. Ils arrivent au port, au terminal, pour charger un grain ou une marchandise en particulier, puis ils retournent au mouillage jusqu'à ce que le produit suivant soit disponible et reviennent ensuite. Il y a donc parfois pas mal de déplacements.

Il est certain que si vous augmentez la capacité — la nature humaine semble vouloir augmenter la demande et fournir plus de produits —, je pense que c'est là que nous avons besoin d'un bien meilleur plan à long terme pour assurer l'expédition à partir du port de Vancouver.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

M. Peter Luckham: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Ma première question, puisque je ne connais pas la région aussi bien que vous ou peut-être que Ken, est la suivante: quel est le zonage des terres qui ont été touchées par les opérations — je vais utiliser ce mot — dont vous parlez?

M. Peter Luckham: Dans la plupart des cas, c'est rural-résidentiel.

M. Vance Badawey: C'est rural-résidentiel, sur terre. Cela dit, les activités industrielles ou les activités industrielles légères devraient être prises en compte dans l'examen d'un plan officiel ou un nouvel exercice de zonage et dans toutes ces étapes amusantes qu'il faut franchir pour exercer ces activités dans cette zone.

● (1755)

M. Peter Luckham: Vous avez raison. Ce qui est important ici, c'est que la région couverte par l'Islands Trust est également zonée. L'utilisation est permise à la surface de l'eau ou au fond de la mer. Il y a beaucoup de discussions pour établir quelle partie appartient à qui — le fond marin, la colonne d'eau ou la surface —, mais le zonage dans la majeure partie de la région d'Islands Trust n'autorise pas le mouillage des navires commerciaux.

M. Vance Badawey: Je ne suis pas certain de la sphère de compétence, à savoir à qui incombe la responsabilité. Je ne vais pas m'aventurer sur ce terrain, mais je suppose que toute activité sur l'eau relève du ministère des Pêches et des Océans, c'est-à-dire du gouvernement fédéral.

J'essaie de trouver une solution ou de recommander des mesures à prendre pour régler le problème. Il faudrait peut-être d'abord demander à la municipalité de faire valoir au gouvernement fédéral que cette activité ne cadre pas avec le terrain adjacent, simplement parce que le terrain adjacent n'est pas à vocation industrielle et que, par conséquent, l'utilisation devrait être déplacée dans une région qui est propice à ce qui se trouve sur le terrain par rapport à la nature industrielle de l'activité et donc qui cadre. Oui, il y aura encore du bruit. Oui, il y aura toujours du gypse et des activités nocturnes; toutefois, étant donné que les terres sont zonées pour ce genre d'activité et que l'on s'attend à ce que ce type d'activité soit inclus dans ce zonage, il serait plus approprié que cela se fasse là, plutôt que là où vous êtes.

J'essaie simplement de vous présenter des recommandations quant à la voie à suivre plutôt que de retourner chez vous insatisfaits. C'est peut-être quelque chose que vous devriez envisager. La municipalité intervient dans le zonage des terres, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'activité sur l'eau, ce qui fait que l'activité ne cadre pas et qu'elle doit se déplacer là où elle cadre davantage et est conforme au zonage de ces administrations.

M. Peter Luckham: Je ne saurais trop vous remercier pour ces commentaires. Il n'y a pas vraiment de municipalité ici. C'est l'Islands Trust Council qui a le pouvoir.

M. Vance Badawey: Peu importe.

M. Peter Luckham: C'est nous et c'est ce que nous envisageons depuis un certain temps et il y a effectivement des doutes au sujet de la compétence. Je ne peux pas dire avec certitude quelle est la solution, mais nous croyons qu'il y a une solution quelque part qui est en fait associée à la Loi sur la marine marchande du Canada ou à la Loi sur la sûreté du transport maritime.

M. Vance Badawey: C'est une zone grise, parce que cela se produit dans l'eau. Comme j'ai déjà été représentant municipal et que je travaillais sur l'eau, je sais qu'il y a eu des activités liées notamment au gypse auxquelles nous nous sommes heurtés et bien franchement, nous avons eu un certain succès avec le gouvernement fédéral — probablement les trois derniers gouvernements fédéraux — et ces activités ont été atténuées dans une certaine mesure, ce qui a permis de régler le problème. Même s'il y a encore quelques personnes qui ne sont pas satisfaites de la façon dont le problème a été réglé, il l'est à 95 %.

J'essaie simplement de vous aider en ce qui concerne l'orientation à prendre. S'il se trouve que vous êtes l'entité qui s'occupe de cela, je ne sais pas qui est votre député, mais vous voudrez peut-être commencer par l'impliquer dans le dossier.

M. Peter Luckham: En fait, nous allons rencontrer vendredi les deux députés de notre région, Sheila Malcolmson et Alistair MacGregor. En fait, nous avons aussi rencontré le ministre des Transports, Marc Garneau et nous avons attiré son attention sur cette question. Vos commentaires sont justes; cette utilisation n'est pas compatible avec le zonage des hautes terres.

Merci.

La présidente: C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie: Maintenant, si ce n'est pas chez vous, ce sera où?

J'ai déjà vécu à Squamish. Vous connaissez la baie Howe; il y a l'ancienne usine...

M. Peter Luckham: Oui, Woodfibre.

M. Ken Hardie: Woodfibre, Port Mellon... Britannia pourrait être aménagé, je suppose. Je ne voudrais pas remettre cela à la baie Lions. Même avec le décès de Rafe Mair, il y aurait encore beaucoup de gens grincheux.

Sérieusement, cependant, s'ils allaient ailleurs pour éviter d'être étiquetés comme des gens qui s'inspirent du principe « chacun pour soi », où pensez-vous qu'ils pourraient aller?

M. Peter Luckham: Je pense qu'il serait inapproprié de me risquer à suggérer une collectivité voisine où ils pourraient aller, mais je dirais que les îles de la baie Howe se trouvent dans la région d'Islands Trust, alors je ne veux certainement pas qu'ils s'y trouvent non plus.

Je dirais aussi que très peu de navires jettent l'ancre dans cette région, parce que je suppose que c'est peut-être plus dangereux que même dans la partie sud des îles Gulf. En fait, l'usine de gaz naturel liquéfié, qui sera installée à Woodfibre, suscite beaucoup de préoccupations en ce sens que les navires qui transporteront le GNL y passeront. Je pense que la probabilité que ces navires montent dans cette direction est faible, voire nulle.

Vous avez demandé si les administrations portuaires existantes devraient prendre une partie de cette capacité. En réfléchissant à votre question de tout à l'heure, je sais que l'un des problèmes est évidemment d'acheminer le produit brut de Vancouver vers les ports insulaires, ce qui serait problématique en soi, parce qu'il faudrait qu'il y ait une composante ferroviaire qui se rende à l'île de Vancouver et ensuite à Port Alberni, par exemple.

Quant à savoir où ils iraient, nous ne connaissons pas la réponse. Nous nous tournons vers le gouvernement pour trouver des solutions et je pense qu'au bout du compte, l'administration portuaire, si elle a la capacité de s'occuper d'une certaine quantité de marchandises, n'est pas différente d'une épicerie ou d'un magasin de vêtements qui doit avoir un stationnement pour ses clients et, à notre avis, les îles Gulf ne sont pas une aire de stationnement de navires qui convient.

● (1800)

La présidente: Personne ne sera vraiment en désaccord avec ce que vous venez de dire, monsieur Luckham.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Merci beaucoup d'être venus ici et de nous avoir fait part de cette information et de vos préoccupations. C'est le but de l'exercice.

M. Peter Luckham: Merci de votre temps. Merci beaucoup pour ces questions très pertinentes et pour les conseils. Nous attendons avec impatience le rapport final de votre examen.

La présidente: Merci.

Comme il n'y a pas d'autres commentaires, je lève la séance pour aujourd'hui.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca